



CANADA

# Débats de la Chambre des communes

---

VOLUME 140 • NUMÉRO 010 • 1<sup>re</sup> SESSION • 38<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

COMPTE RENDU OFFICIEL  
(HANSARD)

**Le lundi 18 octobre 2004**

—  
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 18 octobre 2004

La séance est ouverte à 11 heures.

---

*Prière*

---

## DISCOURS DU TRÔNE

• (1100)

[Traduction]

### REPRISE DU DÉBAT SUR L'ADRESSE EN RÉPONSE

La Chambre reprend l'étude interrompue le 12 octobre de la motion: Qu'une adresse soit présentée à Son Excellence la Gouverneure générale en réponse au discours qu'elle a prononcé à l'ouverture de la session et de l'amendement modifié.

**L'hon. Stephen Harper (chef de l'opposition, PCC):** Monsieur le Président, je demande le consentement unanime de la Chambre pour proposer l'amendement suivant:

Que l'amendement au discours du Trône soit modifié en remplaçant tous les mots qui suivent les mots « au-dessus de la partisanerie pour servir l'intérêt public » par ce qui suit:

Que les conseillers de Votre Excellence envisagent l'opportunité des éléments suivants:

1. Un ordre de renvoi au Comité des Ressources humaines, du développement des compétences du développement social et de la condition des personnes handicapées ordonnant au comité de recommander des mesures qui assurent que toute utilisation future du programme de l'assurance emploi sera pour le seul bénéfice des travailleurs et ne peut être utilisé à d'autres fins.

• (1105)

2. Des moyens de réduire encore davantage le fardeau fiscal des familles à revenu faible ou modeste, conformément à l'engagement général du gouvernement en matière de budgets équilibrés et de gestion financière saine.

3. Un ordre de renvoi au Comité permanent des Finances ordonnant au comité qu'il produise des recommandations relativement aux conseils fiscaux indépendants en matière de prévisions pour les parlementaires, et ce en tenant compte des recommandations de l'expert externe.

4. Un ordre de renvoi au Comité de la procédure et des affaires de la Chambre ordonnant au comité de recommander un processus qui engage les citoyens et les parlementaires dans une étude de notre système électoral en procédant à un examen de toutes les options.

5. Pour un accord sur le système de défense antimissile balistique, l'assurance que le Parlement aura l'occasion d'examiner toutes les informations publiques relatives à cet accord et la possibilité de voter avant que le gouvernement ne prenne une décision.

Et nous demandons aux conseillers de Votre Excellence de prévoir que, dans toutes les mesures visant à mettre en oeuvre le discours du Trône, y compris dans celles ci-haut mentionnées, les compétences des provinces soient intégralement respectées et que les pressions financières que certains appellent le déséquilibre fiscal soient allégées.

Monsieur le Président, des discussions ont eu lieu sur cette question il y a environ huit jours entre le premier ministre, le chef du Bloc québécois et moi-même, et par la suite, de longues discussions ont eu lieu entre les leaders parlementaires à ce sujet et je crois que vous constaterez qu'il y a accord unanime pour dire qu'il s'agit d'un

amendement important. Il porte sur les principales questions qui intéressent le public. En soumettant bon nombre de ces questions aux comités, nous permettrions à l'opposition et à la Chambre en général de maintenir un bon niveau de participation à l'élaboration de propositions.

Je remercie tous les intervenants, les leaders parlementaires et leur personnel de leur participation, et tout particulièrement mon propre leader parlementaire, le député de West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, sur lequel nous comptons tous beaucoup.

[Français]

**M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ):** Monsieur le Président, au nom de mon parti, je tiens également à signifier que nous consentons à modifier l'amendement afin d'y inclure des préoccupations qui ont été manifestées durant la campagne électorale, à savoir plus particulièrement l'utilisation de la caisse de l'assurance-emploi aux seules fins des bénéficiaires relatifs aux travailleurs; deuxièmement, que cette Chambre puisse discuter de tout le dossier du bouclier antimissile; et finalement, toute référence au déséquilibre fiscal et aux compétences des provinces.

Je pense qu'il faut tirer une leçon de l'élection, à savoir que les négociations que nous avons menées, surtout cette fin de semaine, auront permis de mieux saisir que chacun des partis veut bien sûr travailler à améliorer la situation, mais dans le respect de ce qui a été manifesté le 28 juin dernier.

**M. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD):** Monsieur le Président, nous tenons ici à souligner les résultats des discussions et nous appuierons les propositions du chef de l'opposition.

[Traduction]

Les discussions approfondies ont donné des résultats fort positifs. Elles donnent le ton aux travaux que la Chambre peut maintenant entreprendre.

Mes collègues savent qu'il nous tient particulièrement à coeur que les Canadiens puissent se prononcer sur la réforme électorale et la représentation proportionnelle. Nous sommes maintenant dans la bonne voie. De fait, nous présenterons une motion au comité permanent afin d'encourager la tenue d'audiences publiques à ce sujet.

En ce qui a trait au bouclier antimissile, nous avons demandé un vote à la Chambre à ce sujet. Maintenant que nous en avons convenu dans la motion, nous avons franchi une étape importante, tous ensemble, vers la fin du déficit démocratique. Nous présenterons au Comité des affaires étrangères une motion exigeant la tenue d'audiences publiques à ce sujet pour veiller à ce que tous les renseignements soient réellement disponibles.

### Initiatives ministérielles

Au sujet de l'assurance-emploi, je souhaite souligner le travail de tous les partis en vue d'amener la Chambre à se pencher sur les importants montants excédentaires qui n'ont pas été versés aux travailleurs. Cette motion nous engage dans cette voie. Elle nous permet également de discuter de la capacité du programme d'assurance-emploi de satisfaire aux besoins des travailleurs et des personnes mises à pied.

Tout cela est très positif et nous appuierons donc la recommandation du chef de l'opposition.

• (1110)

**L'hon. Tony Valeri (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, j'aimerais ajouter un commentaire aux interventions des chefs des autres partis. D'intenses discussions ont eu lieu au cours du week-end et nous avons réussi à nous entendre sur l'amendement que l'opposition officielle a proposé relativement au fardeau fiscal, en tenant compte de ce que le gouvernement fait déjà en matière de chances et d'uniformité, et de sa façon d'envisager cette question par rapport à l'équilibre budgétaire et à une saine gestion financière.

Le conseil concernant les prévisions s'inscrit dans le cadre du travail que l'expert externe effectuera, comme l'a déjà indiqué le ministre des Finances. Pour ce qui est de la réforme électorale, le gouvernement fait état, dans le discours du Trône, de la nécessité d'examiner toutes les options existantes. C'est le Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre qui se chargera de cette tâche.

Enfin, en ce qui concerne le vote sur le système de défense antimissile balistique, la Chambre se prononcera après avoir débattu de la question. Je suis persuadé que le vote sera de nature consultative et qu'il ne sera pas contraignant pour le gouvernement. Quoi qu'il en soit, le gouvernement consulte toujours le Parlement pour demander conseil et il va sans dire que, dans ce cas, il en sera de même.

**Le Président:** Le leader de l'opposition a-t-il le consentement unanime de la Chambre pour proposer cette motion?

**Des voix:** D'accord.

**Le Président:** La Chambre a entendu la motion. Plaît-il à la Chambre de l'adopter?

**Des voix:** D'accord.

(Le sous-amendement modifié est adopté.)

---

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

### LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 15 octobre, de la motion portant que le projet de loi C-3, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada et la Loi sur les océans, soit maintenant lu une deuxième fois et renvoyé à un comité.

**M. Jean-Yves Roy (Haute-Gaspésie—La Mitis—Matane—Matapédia, BQ):** Monsieur le Président, il me fait plaisir de prendre la parole au sujet du projet de loi C-3, qui nous est soumis.

Ce projet de loi ne vise qu'à transférer certaines responsabilités du ministère des Pêches et des Océans, qui est notamment responsable de la Garde côtière canadienne, au ministère des Transports.

Il n'y a pas véritablement de changements majeurs proposés par ce projet de loi. Comme le mentionne le gouvernement, il n'implique aucun nouveau coût lié au transfert des responsabilités.

Il faut peut-être se rappeler que ces responsabilités appartenaient déjà, par le passé, au ministère des Transports. Si ma mémoire est bonne, ces responsabilités avaient été transférées au ministère des Pêches et des Océans au début des années 1990, incluant le transfert de la Garde côtière canadienne. C'est donc un peu un retour en arrière. C'est un peu revenir sur ce qui avait déjà été fait, parce qu'on s'est rendu compte, à la limite, que le transfert effectué ne fonctionnait pas véritablement au sein du ministère des Pêches et des Océans.

En décembre 2003, par décret, le gouvernement a transféré du ministère des Pêches et des Océans à celui des Transports les responsabilités dont on parle aujourd'hui. Il fallait évidemment inscrire ces responsabilités dans la loi. C'est pour cette raison que la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, la Loi sur les aires marines nationales de conservation et la Loi sur les océans seront modifiées.

Cependant, cela ne règle pas véritablement le problème de la Garde côtière canadienne. Il faut comprendre que cette instance possède une multitude de responsabilités. Le Comité permanent des pêches et des océans a étudié à deux reprises le rôle de la Garde côtière canadienne, et en mars 2004, il déposait un rapport unanime dans lequel on retrouvait 18 recommandations concernant plus précisément la Garde côtière, son rôle et son importance.

Le gouvernement aurait peut-être dû s'inspirer du rapport du Comité permanent des pêches et des océans et présenter un projet de loi qui ferait de la Garde côtière canadienne une agence indépendante. C'était là l'objet de la principale recommandation. Ainsi, cette agence pourrait remplir des responsabilités servant aussi bien le ministère des Transports que celui des Pêches et des Océans et même l'ensemble des ministères concernés. Il s'agissait d'une recommandation très importante. Le gouvernement aurait dû s'en inspirer et, le plus tôt possible, faire de la Garde côtière canadienne une agence indépendante.

L'autre problème qui touche plus précisément la Garde côtière, c'est son sous-financement. Je pense que tout le monde est d'accord là-dessus, que ce soit les gens de l'industrie, les gens de la Garde côtière eux-mêmes ou les parlementaires. Le Comité permanent des pêches et des océans, entre autres, s'est prononcé à ce sujet: la Garde côtière canadienne est un organisme totalement sous-financé. Évidemment, dans l'état actuel de sa flotte et de ses ressources humaines nettement insuffisantes, elle ne pourra jamais répondre aux attentes.

J'aimerais simplement vous rappeler que, comme le mentionne le Comité permanent des pêches et des océans, la flotte de la Garde côtière canadienne est rongée par la rouille et clairement sous-capitalisée. Telle est la position du Comité permanent des pêches et des océans.

L'âge moyen des navires est de 20,2 ans et l'âge médian est de 19 ans, alors que celui des gros navires de la Garde côtière canadienne est de 24,8 ans, avec un âge médian de 22 ans. Près de 80 p. 100 de la flotte a atteint ou dépassé sa demi-vie, et près de 50 p. 100 des navires ont devant eux une vie utile de moins de 5 ans. Le tableau est plus sombre pour les gros navires, dont les chiffres sont respectivement de 95 et de 39 p. 100.

*Initiatives ministérielles*

Comme le signalait le vérificateur général, le ministère des Pêches et des Océans a évalué, en 1999, à 2,2 milliards de dollars le coût de remplacement de tous les gros navires. C'est un chiffre qui apparaît important, mais il faut souligner que si ce chiffre avait été réparti dans le temps, si l'on avait investi à partir du début des années 1990 pour remplacer la flotte, ce chiffre serait beaucoup moins important, en ce sens qu'on aurait pu remplacer graduellement l'ensemble des navires et des équipements de la Garde côtière canadienne.

• (1115)

Après septembre 2001, la Garde côtière canadienne s'est retrouvée devant une situation quasi catastrophique, avec de nouveaux mandats. On a dû investir d'urgence des montants d'argent et malgré cela les investissements sont tout à fait insuffisants.

On parle donc d'un coût de 2,2 milliards de dollars, mais uniquement pour remplacer les gros navires qui ont plus de 30 ans, il en coûterait 750 millions de dollars. Évidemment, le principal défi consiste à remplacer ces navires et les équipements de la Garde côtière canadienne. Comme le mentionnait le commandant John Adams, commissaire de la Garde côtière canadienne: « Si l'on suppose un taux de renouvellement de seulement 4 p. 100 de l'actif, la Garde côtière devrait consacrer annuellement à son infrastructure de 140 à 150 millions de dollars [...] » C'est évidemment ce qui aurait dû être fait dans le passé. Si on avait consacré annuellement, pendant 10 ou 15 ans, de 140 à 150 millions de dollars ou même 100 millions de dollars, le problème n'existerait pas aujourd'hui. On se trouverait alors face à une Garde côtière canadienne beaucoup mieux équipée pour remplir ses mandats et répondre aux besoins.

Comme le mentionne ledit commissaire de la Garde côtière canadienne: « Notre budget, au cours des dix dernières années, a oscillé entre 30 et 40 millions de dollars. » C'est donc, pour la Garde côtière canadienne, un manque à gagner de l'ordre de 100 millions de dollars par année, simplement en ce qui a trait au remplacement de certains équipements. Actuellement, on se retrouve devant une situation que je qualifierais de pratiquement impossible. En effet, on doit remplacer la flotte de la Garde côtière canadienne, on doit la rajeunir, et il va falloir investir des sommes considérables pour arriver aux résultats qu'on espère, et à ceux qu'espèrent également les représentants de la Garde côtière canadienne et ceux de l'industrie.

Au fil des ans, voici ce qui s'est passé. Comme on n'a pas remplacé les infrastructures, celles-ci sont vieillissantes et se détériorent. De plus, on a eu un autre problème. Le personnel est nettement insuffisant. Cela fait qu'aujourd'hui, à mon avis, la Garde côtière canadienne est incapable de répondre à l'ensemble des demandes qui lui sont faites.

Le projet de loi qui nous est soumis transfère les responsabilités du ministère des Pêches et des Océans au ministère des Transports. Toutefois, en bout de ligne, aucun montant d'argent n'est investi. Qui va prendre ces responsabilités? Qui va répondre aux besoins exprimés? C'est très difficile à dire. Le projet de loi n'est pas clair du tout à cet égard. Veut-on créer une autre structure au sein du ministère des Transports pour répondre aux besoins qui y sont transférés ou va-t-on utiliser, entre autres, la Garde côtière canadienne? Si on utilise celle-ci, il faudra évidemment investir davantage dans ses équipements et aussi dans son personnel.

Le Comité permanent des pêches et des océans a constaté un autre fait lors de son étude sur la Garde côtière canadienne. Il s'agit de la difficulté qu'a le personnel de la Garde côtière canadienne à remplir ses mandats actuellement. On parle de gens incapables de suivre une formation parce qu'on n'a pas suffisamment de personnel pour les remplacer. Ils ne peuvent donc pas aller suivre des cours de

perfectionnement. On parle de l'ensemble de la structure des cadres qui eux-mêmes ne sont pas remplacés car ils sont en nombre insuffisant. Cela fait qu'on demande au personnel de la Garde côtière canadienne d'accomplir un travail excessif. Après un certain temps, ces gens finissent par être fatigués. On exerce donc sur la Garde côtière canadienne une pression qui m'apparaît tout à fait injustifiée.

Il faut aussi comprendre que la Garde côtière canadienne a une multitude de rôles, en recherche et sauvetage, entre autres. Cela est très important, notamment pour les plaisanciers et les pêcheurs, particulièrement pour ceux de ma région, mais aussi pour ceux de la côte ouest. En effet, les pêcheurs doivent couvrir une plus grande distance pour aller chercher les ressources, mettant donc ainsi davantage leur vie en péril.

• (1120)

C'est un autre des facteurs qui fait en sorte que la pression est plus importante pour la Garde côtière canadienne qu'elle ne l'était dans le passé. En effet, celle-ci n'a pas nécessairement les équipements pour répondre aux besoins ni pour être capable d'exercer convenablement son mandat quant à la recherche et le sauvetage. On a pu constater des cas assez tragiques récemment. Il en est de même en ce qui a trait à l'intervention d'urgence en environnement.

À l'heure actuelle, avec la circulation maritime qui augmente—et qui ne devrait pas diminuer compte tenu des importations et des exportations, aussi bien du Québec que du Canada—, la pollution est effectivement un des principaux problèmes en raison des navires qui mouillent ou qui traversent nos eaux.

Évidemment, le Comité permanent des pêches et des océans dit que, à l'heure actuelle, on ne connaît pas la source de la majorité des rejets en mer, entre autres l'huile, ou, si on la connaît, on est incapable d'intervenir et de régler le problème.

Un autre élément est que la Garde côtière canadienne a effectivement un rôle à jouer au ministère des Pêches et des Océans en ce qui concerne la protection de la ressource, entre autres en ce qui concerne la recherche. Là aussi on peut dire que la Garde côtière canadienne ne peut répondre aux besoins.

Le Comité permanent des Pêches et des Océans avait donc émis 18 recommandations. Comme je le mentionnais tout à l'heure, la plus importante veut qu'une Garde côtière canadienne renouvelée soit constituée en agence civile indépendante. Telle était la volonté du comité et je crois que le gouvernement aurait dû s'en inspirer.

Une autre recommandation du Comité permanent des pêches et des océans était à l'effet que la Garde côtière canadienne relève du ministère des Transports mais que, auparavant, elle devienne une agence autonome indépendante, c'est-à-dire une agence civile indépendante. On constate aujourd'hui qu'on transfère certaines responsabilités au ministère des Transports et on sait que la Garde côtière canadienne relevait de ce ministère auparavant. Ces étapes auraient peut-être dû être franchies avant que le gouvernement ne dépose le projet de loi devant nous.

Pourquoi désirons-nous transférer certaines responsabilités au ministère des Transports? C'est parce que ce ministère a déjà un rôle prépondérant en termes de sécurité maritime. De plus, après les événements du 11 septembre, ce rôle s'est évidemment amplifié. Le ministère des Transports travaille avec l'ensemble des agences de sécurité et la Garde côtière canadienne devrait aussi y jouer un rôle.

*Initiatives ministérielles*

De surcroît, le ministère des Transports est responsable du trafic maritime en général et une majeure partie des responsabilités de la Garde côtière vise la sécurité du trafic maritime. Actuellement, on a beaucoup de plaintes de la part des gens qui vivent sur les rives du fleuve Saint-Laurent quant au trafic maritime, entre autres relativement à l'érosion des berges. On sait que les navires qui passent dans le chenal à grande vitesse font qu'il y a des vagues très importantes et ces vagues détruisent une partie des berges du Saint-Laurent.

Un rôle important du gouvernement serait de régler la circulation maritime afin d'obliger les grands navires à ne pas dépasser une certaine vitesse et il appartiendrait à la Garde côtière canadienne, évidemment, de gérer ce trafic qui, actuellement, à mon point de vue, ne l'est pas. Ce que nous savons, c'est que la vitesse des navires sur le fleuve Saint-Laurent, dans le chenal, n'est régulée que par une entente tacite entre les armateurs et les pilotes qui dirigent ces navires. Cela provoque évidemment de l'érosion et d'autres problèmes.

Il y a un autre élément très important en ce qui a trait à la circulation sur le fleuve Saint-Laurent et vers les Grands Lacs et le Comité permanent des pêches et des océans a également étudié ce phénomène. Il s'agit de l'envahissement de nos eaux par des espèces non autochtones qui détruisent notre ressource et cela va s'amplifier. Le ministère des Transports et la Garde côtière ont donc un rôle à jouer à l'heure actuelle afin d'éviter que ce genre de choses ne se produisent.

• (1125)

Le ministère des Transports et la Garde côtière pourraient jouer un autre rôle important, soit l'inspection et le nettoyage des navires qui entrent dans nos eaux, afin qu'ils ne puissent plus transporter d'espèces envahissantes.

Une autre recommandation était à l'effet que la Garde côtière canadienne reçoive un financement complet pour ses opérations. Depuis le début, je souligne que le Comité permanent des pêches et des océans a constaté que la Garde côtière était véritablement sous-financée. Le rapport de mars 2004 a recommandé au gouvernement que la Garde côtière canadienne reçoive un véritable financement. On sait que le ministère des Pêches et des Océans est un de ceux qui sont les moins bien financés. Je dirais que c'est le ministère qui a subi la plus petite augmentation de budget depuis 1993, ainsi que les plus grandes coupures. Même si plusieurs ont dit que c'est parce que la Garde côtière relève du ministère des Pêches et des Océans qu'elle est sous-financée, je suis plus ou moins d'accord avec ce point de vue. Si l'on transfère la Garde côtière canadienne au ministère des Transports, en tout ou en partie, qu'on crée une agence et qu'on ne lui donne pas davantage de fonds que ce dont elle disposait lorsqu'elle relevait du ministère des Pêches et des Océans, la situation ne sera pas corrigée et demeurera la même.

Il faudrait que, graduellement, le gouvernement du Canada investisse dans la Garde côtière canadienne. Il faudrait qu'il le fasse de façon ponctuelle, annuellement, pour faire en sorte qu'on renouvelle l'ensemble des infrastructures. Si l'on compare avec les autres gardes côtières à travers le monde, on se rend compte que la Garde côtière canadienne est parmi les plus pauvres et les moins bien organisées. Si l'on regarde ce qui se passe aux États-Unis, on se rend compte que leur garde côtière relève des forces armées; elle est très bien équipée et peut remplir les mandats qui lui sont confiés.

Dans une des recommandations du rapport de mars 2004 intitulé « Sécurité et souveraineté: Réinventer la Garde côtière canadienne », on dit:

Que la Garde côtière canadienne reçoive le pouvoir exprès d'agir au nom d'autres organismes [...]:

C'est ce que je mentionnais tout à l'heure. Si l'on crée une agence indépendante, qu'elle ait, et je cite:

[...] le pouvoir exprès d'agir au nom d'autres organismes: Pêches et Océans Canada, Environnement Canada, Transports Canada, l'Agence des services frontaliers, l'Agence du revenu du Canada, et Citoyenneté et Immigration Canada, dans les situations où il y a un motif raisonnable de croire que la loi canadienne est enfreinte.

À l'heure actuelle, je pense qu'il y a dilution de l'ensemble des mandats que je mentionne à travers un nombre d'agences et de ministères. Cela fait en sorte qu'on vit sensiblement ce qui s'est vécu aux États-Unis. Ce pays a créé une agence dotée de pouvoirs qu'on est allé chercher un peu partout dans certains départements. Je pense qu'on devrait faire la même chose ici. On devrait créer une agence dont le rôle serait de coordonner et de remplir les mandats. C'est un rôle qu'on pourrait donner à la Garde côtière, si le gouvernement veut bien la constituer en tant qu'agence indépendante.

Nous ne sommes pas tout à fait d'accord avec l'ensemble du projet de loi. Nous sommes d'accord sur certaines choses, mais nous sommes en désaccord sur d'autres. Nous considérons que le projet de loi ne réglera rien, à l'heure actuelle, dans la façon dont le gouvernement remplit ses mandats et quant à savoir si la Garde côtière pourra remplir dorénavant remplir le sien.

En somme, ce qui est important, c'est d'investir de façon prioritaire dans la Garde côtière canadienne. Il faut faire en sorte qu'elle devienne une véritable agence et qu'elle ait les moyens de remplir ses mandats.

• (1130)

[Traduction]

**L'hon. Jim Karygiannis (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai écouté avec grand intérêt mon collègue d'en face. Il a certainement soulevé des points dont il faudrait discuter et débattre, mais je ne peux m'empêcher de signaler que le projet de loi C-3 est une initiative absolument neutre pour le gouvernement. Ce projet de loi vise à transférer des responsabilités d'un ministère à un autre.

Permettez-moi de lire quelques notes pour le député. Le 12 décembre 2003, le gouvernement du Canada a transféré du ministère des Pêches et des Océans à Transports Canada « toutes les responsabilités de politique et certaines responsabilités opérationnelles de la Garde côtière concernant la sécurité nautique, les services à la navigation maritime, les mesures de prévention et d'intervention antipollution et la protection des eaux navigables ».

J'ai trouvé intéressant d'entendre le député parler de l'équipement de la Garde côtière et de la pression croissante exercée sur la Garde côtière. Je me demande si le député et tous ses collègues du Bloc ne tentent pas simplement de détourner l'idée du transfert de responsabilités et de la neutralité financière de cette initiative en affirmant que nous devons augmenter les priorités et le financement de la Garde côtière, et que nous devons investir davantage dans les priorités. Je suis sûr que nous pourrions discuter de cette question un autre jour dans un autre endroit, et même ici, mais pour l'instant cela n'est ni l'objet, ni la teneur du projet de loi.

Je comprends que les députés profitent parfois de l'occasion pour étoffer quelque peu les mesures législatives, mais le projet de loi C-3 est une mesure de pure forme, qui transfère des responsabilités d'un ministère à un autre et n'a rien à voir avec l'équipement de la Garde côtière. Nous pourrions discuter de l'équipement un autre jour.

*Initiatives ministérielles*

Notre collègue d'en face ne convient-il pas que les députés d'en face font de la rhétorique de circonstance en parlant ainsi de l'équipement et que nous traitons maintenant d'un projet de loi d'ordre strictement formel, qu'on pourrait qualifier de mécanique?

[Français]

**M. Jean-Yves Roy:** Monsieur le Président, je suis tout à fait d'accord. D'ailleurs, c'est ce que j'ai dit. On commence par transférer les responsabilités qui appartenaient déjà dans le passé au ministère des Transports. En fait, c'est tout simplement un retour en arrière. Il faut bien comprendre, au sujet du projet de loi, que ce qui est transféré au ministère des Transports avait déjà relevé du ministère des Transports dans le passé. Cela avait été transféré au ministère des Pêches et des Océans. Maintenant, on le ramène maintenant au ministère des Transports.

Le véritable problème, c'est le projet de loi. Bien entendu, c'est un projet de loi tout à fait mécanique. Quand viendra le temps de mettre en pratique le projet de loi, qui mettra ce transfert en pratique? Qui sera responsable quant à son application? Bien entendu, c'est le ministère des Transports, mais qui le sera sur le terrain? C'est la Garde côtière canadienne. Si celle-ci n'a pas les moyens, comme à l'heure actuelle, de remplir ses mandats, quand même on ferait un transfert mécanique entre le ministère des Pêches et des Océans et celui des Transports, cela ne nous avancera pas beaucoup. Cela ne règle pas le véritable problème.

En effet, le véritable problème, c'est que la Garde côtière canadienne est un organisme sous-financé et que, pour remplir ses mandats, elle a besoin de financement. Elle a besoin de renouveler sa flotte. Elle a besoin de renouveler ses équipements. Pendant 10 à 15 ans, le gouvernement ne l'a pas suffisamment financée. Cela fait qu'aujourd'hui, on se retrouve devant une situation extrêmement difficile. Il faudra investir de 140 à 150 millions de dollars par année, ce qui aurait dû être investi dans le passé. Cela fait qu'aujourd'hui, on ne serait pas pris avec un problème d'un milliard de dollars sur les bras.

• (1135)

[Traduction]

**M. Loyola Hearn (St. John's-Sud—Mount Pearl, PCC):** Monsieur le Président, le secrétaire parlementaire vient de mentionner que le projet de loi C-3 est un projet de loi neutre émanant du gouvernement. Notre collègue bloquiste pourrait-il nous dire s'il pense que le secrétaire parlementaire a lu le rapport sur la Garde côtière que le Comité permanent des pêches et des océans a déposé récemment.

Depuis quelques années, depuis que la Garde côtière ne relève plus du ministère des Transports, mais du ministère des Pêches et des Océans, elle subit un très grand nombre de compressions, au point où elle ne peut plus mener à bien ses activités. Le Comité permanent des pêches et des océans a déposé un rapport soulignant que la Garde côtière devait être renforcée. En ce qui concerne l'accent que l'on met dans le projet de loi C-3 sur le transfert à Transports Canada, je pense que c'est simplement une mesure de diversion de la part du gouvernement pour laisser croire qu'il apporte des modifications à la Garde côtière.

Mon collègue peut-il nous dire si ce sont les types de changements qui devraient être apportés à la Garde côtière? Ne devrions-nous pas plutôt nous attaquer à la question de fond, soit la nécessité de renforcer la Garde côtière pour qu'elle puisse s'acquitter de la mission qui est censée être la sienne?

[Français]

**M. Jean-Yves Roy:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son intervention. Effectivement, le rapport que j'ai en main est celui de mars 2004, mais c'est le deuxième rapport que le Comité permanent des pêches et des océans dépose et c'est un rapport unanime. Il ne faut pas penser que ce sont uniquement les députés de l'opposition qui ont proposé les 18 recommandations. Il s'agit d'un rapport unanime important qui constate l'état de délabrement avancé de la Garde côtière.

Les 18 recommandations contenues dans ce rapport auraient dues être mises en pratique. Cela aurait dû faire partie des priorités du gouvernement. Ces recommandations devraient être mises en pratique dans les plus brefs délais si on veut véritablement avoir une Garde côtière et que celle-ci puisse remplir ses mandats, entre autres relativement à la sécurité. Je parle de la sécurité des pêcheurs et des gens qui utilisent nos eaux.

Actuellement, on ne peut prétendre que la Garde côtière canadienne est en mesure d'offrir aux gens et aux pêcheurs l'assurance qu'ils sont en sécurité. On ne peut garantir cette sécurité. Cela me fait penser à quelque chose qui s'est produit au printemps passé. La Garde côtière n'avait même pas les moyens d'acheter du pétrole pour ses navires et ceux-ci ont dû rester à quai.

Si le gouvernement continue d'agir de cette façon-là, aussi bien abolir la Garde côtière canadienne.

**M. Richard Marceau (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, BQ):** Monsieur le Président, à mon collègue qui est un expert en matière des pêches, j'aimerais lui demander son point de vue de parlementaire quant au fait que le premier ministre actuel, qui se targue de vouloir lutter contre le déficit démocratique, dépose, comme l'un de ses premiers projets de loi—c'est le projet de loi C-3 —, un projet de loi qui ne tient pas compte des recommandations unanimes d'un comité de parlementaires. Ceux-ci ont fait le tour du Canada, ont rencontré des dizaines d'experts et des gens qui connaissaient la chose.

En tant que parlementaire, comment considère-t-il ce camouflet fait à la Chambre, aux députés, dont lui qui était membre de ce comité, mais aussi aux députés libéraux qui ont apposé leur signature au bas d'un rapport unanime?

• (1140)

**M. Jean-Yves Roy:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Charlesbourg—Haute-Saint-Charles de sa question. Effectivement, le rapport est unanime. C'est une étude extrêmement sérieuse qui a quand même pris énormément de temps au comité. Cette étude a été terminée juste avant les élections et le rapport a été déposé en mars 2004.

Effectivement, le gouvernement, le premier ministre, ne fait pas preuve de volonté véritable de renouveler la démocratie. S'il avait fait preuve d'une telle volonté, je pense que le premier geste à poser au sujet de ce projet de loi aurait été d'aller voir les recommandations unanimes du Comité permanent des pêches et des océans. Il aurait peut-être fallu proposer un projet de loi différent prévoyant la création d'une agence, comme l'a demandé le comité permanent, et répartir les mandats par la suite.

*Initiatives ministérielles*

Bien entendu, je n'ai pas de problème avec le fait de répartir les mandats par la suite entre le ministère des Transports et celui des Pêches et Océans, ou tout autre ministère, par exemple le ministère de l'Environnement pour ce qui touche la pollution. Je n'ai aucun problème à ce qu'on répartisse les mandats, mais ce qui est important, c'est qu'il faut avoir les moyens de répondre aux commandes qui nous seront données.

À l'heure actuelle, la Garde côtière canadienne n'a pas les moyens de répondre adéquatement aux commandes qui lui sont données.

[Traduction]

**M. Tom Wappel (Scarborough-Sud-Ouest, Lib.):** Monsieur le Président, je ne prévoyais pas intervenir, mais le projet de loi est important et des points importants ont été soulevés. Le député a parlé du rapport. Comme j'étais président du Comité des pêches et des océans au moment où le rapport unanime a été présenté, je veux signaler à la Chambre que je suis certes persuadé que le rapport a été lu d'un bout à l'autre par le ministre des Transports de l'époque, ainsi que par l'actuel secrétaire parlementaire.

Cela dit, je me demande s'il a été lu au complet par les bureaucrates qui ont conseillé l'équipe de transition avant décembre, étant donné que nous ne pouvions présenter le rapport avant mars. La décision de ramener la Garde côtière sous le ministère des Transports semble avoir été prise par l'équipe de transition conseillant l'actuel premier ministre.

Pour terminer sur une question technique, que pense le député du fait que le projet de loi soit renvoyé aux fins d'étude au Comité des transports plutôt qu'au Comité des pêches et des océans ou à un comité mixte, étant donné qu'il renferme de nombreuses dispositions touchant les pêches et les océans et le ministère des Pêches et des Océans, surtout les questions de prévention de la pollution, et que le poste de commissaire de la Garde côtière semble avoir été aboli?

[Français]

**M. Jean-Yves Roy:** Effectivement, monsieur le Président, cela pourrait être un comité mixte. Cependant, je ne pense pas qu'on puisse accuser les fonctionnaires de ne pas avoir lu le rapport. Le gouvernement doit avoir une volonté politique. Cette volonté politique appartient à mon avis aux élus. Si les élus qui siègent au Comité permanent des pêches et des océans ont voté à l'unanimité en faveur du rapport, il appartient à mon avis aux élus qui sont en face, aux députés du gouvernement et au ministre responsable, de prendre leur décision et de présenter des solutions.

C'est la responsabilité des élus. C'est un rapport fait par des élus et déposé au Parlement. C'est aussi un rapport unanime. Il appartient au gouvernement de prendre sa décision et d'aller de l'avant avec les recommandations qui sont contenues dans ce rapport.

[Traduction]

**M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor, Lib.):** Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député du Yukon.

Avant de commencer à parler du projet de loi, je tiens à dire que c'est pour moi un honneur et un plaisir de représenter les électeurs de Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor. Ils me font le plus grand honneur qui m'ait jamais été fait, soit de les représenter à titre de député en ce lieu honorable qu'est la Chambre des communes. J'aimerais aussi remercier mes proches, qui m'ont permis d'y parvenir.

Je suis heureux de me prononcer pour le projet de loi C-3, qui a été déposé par mon collègue, le ministre des Transports, et qui vise à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi de 2001

sur la marine marchande du Canada, la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada et la Loi sur les océans.

Le transport maritime revêt une importance particulière pour les Canadiens. Nos voies maritimes ont été les premiers chemins empruntés par les voyageurs et les commerçants au pays. Les échanges commerciaux ont pris de l'ampleur et le pays a grandi. Avec ce projet de loi, la Chambre a l'occasion de rendre le régime de réglementation du transport maritime plus transparent et plus prévisible. J'unis ma voix à celles de mes collègues pour souligner l'importance économique du transport maritime au Canada et ailleurs dans le monde. En effet, les trois quarts des marchandises vendues sur le marché international sont transportés par bateau. Et c'est un moyen de transport économique. Par exemple, un seul litre de carburant permet de transporter par bateau une tonne de marchandise sur une distance de 240 kilomètres.

Les intervenants dans le monde de la navigation maritime se réjouissent de ce changement car il sera désormais beaucoup plus facile de savoir de quel ministre et de quel ministère relève telle ou telle chose. Le partage des responsabilités en matière d'orientations et d'exécution de la loi, entre Transports Canada et le ministère des Pêches et des Océans, était difficile à comprendre et à respecter. C'est pour ça que nous avons réagi de la sorte. Le fait qu'un ministre soit responsable des embarcations de plaisance et un autre du reste des bâtiments était, en particulier, une source constante d'irritation pour les parties concernées. Ce sont leurs préoccupations qui nous ont conduits là où nous sommes aujourd'hui.

Le projet de loi contribuera à l'amélioration du service tant dans ses orientations que dans les opérations mêmes. Plus précisément, toutes les responsabilités de la Garde côtière canadienne en matière d'orientations et d'opérations relativement à la sécurité des embarcations de plaisance, aux services de navigation maritime, à la prévention de la pollution et aux interventions ainsi qu'à la protection des eaux navigables sont transférées à Transports Canada. Les responsabilités en matière d'orientation s'étendent à l'élaboration et à la gestion de la législation, de la réglementation, des normes et des lignes directrices.

Le projet de loi aidera le ministère des Transports à s'acquitter de ses responsabilités en ce qui concerne la protection de l'environnement et la sécurité, ce à quoi le gouvernement s'était engagé par le passé, engagement sincère que nous réitérons ici aujourd'hui. Le projet de loi répond directement aux préoccupations des parties concernées. En effet, la complexité inhérente au fait que deux ministères se partageaient les responsabilités en matière d'orientations dans un seul domaine était une source de préoccupation. Le gouvernement en a pris note, à preuve le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui.

Les modifications prévues dans le projet de loi permettront aux parties concernées de se faire entendre plus facilement. En effet, les propriétaires d'embarcations de plaisance tout comme les propriétaires d'embarcations commerciales accueilleront avec plaisir la mise en place de tribunes de consultation, les conseils consultatifs maritimes canadiens. Tout Canadien qui s'intéresse à la sécurité des transports maritimes et à la protection de l'environnement marin pourra participer aux délibérations des conseils qui se réuniront deux fois par an dans l'ensemble du pays et qui seront ouvertes à tous les membres du public. Les parties concernées pourront y rencontrer en personne les fonctionnaires du ministère et apporter leur contribution aux initiatives qui les touchent.

Pour le reste, la teneur des lois modifiées par le projet de loi C-3 demeure inchangé. Les règles demeurent les mêmes. Il n'entraîne donc aucune répercussion négative sur l'environnement ou sur les relations internationales. Le transfert des responsabilités ne comporte aucun coût notable; il se fera avec les ressources existantes. Les services aux parties concernées et aux autres Canadiens ne seront pas interrompus.

C'est avec plaisir que je fais la promotion des objectifs déclarés du gouvernement, à savoir « un régime de réglementation transparent et prévisible qui permet d'atteindre les objectifs d'intérêt public de manière efficace tout en évitant des répercussions non voulues » et « offrir au monde des affaires un cadre législatif moderne ». C'est pourquoi j'appuie, en cette honorable enceinte, le projet de loi C-3 de mon collègue.

• (1145)

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NDP):** Monsieur le Président, je tiens à souligner qu'il s'agit en quelque sorte d'un transfert ordinaire d'attributions d'un ministère à un autre et d'une mesure qui, à mon avis, représentera une amélioration pour l'industrie. J'habite près d'une voie navigable que gère une administration portuaire et qu'emprunte de nombreuses embarcations de plaisance. Il y a aussi beaucoup de transport par bateau sur la rivière Detroit et les Grands Lacs. C'est pourquoi ce projet de loi revêt une grande importance pour ma circonscription.

Ce qui me préoccupe, c'est que nous examinerons l'aspect environnemental du projet de loi, en particulier les amendes et les règlements qu'il prévoit, mais que dans bien des cas, on prend des engagements qu'on ne respecte pas. J'espère qu'il en sera autrement cette fois-ci. J'espère que le comité tiendra le discours approprié à l'égard des amendes environnementales.

Je veux parler en particulier du débat approfondi qui a eu lieu l'an dernier dans cette enceinte et à l'issue duquel le gouvernement a finalement cédé sous la pression et fini par dire au moins que l'on ne permettrait plus que l'on puise déduire des impôts les amendes environnementales. Pour autant que je sache, ces amendes demeurent déductibles parce que le gouvernement n'a pas respecté son engagement. Si de grandes entreprises se voient imposer une amende pour une infraction à une loi environnementale, par exemple pour avoir déversé du pétrole au large comme l'ont fait certains navires, elles peuvent obtenir une déduction fiscale correspondant à 50 p. 100 de l'amende imposée.

La question que je pose à mon collègue est fort simple. Ne croit-il pas que l'imposition d'amendes environnementales bénéficierait d'un vaste appui de la population et qu'une semblable mesure pourrait aussi s'appliquer aux embarcations de plaisance? Comment le gouvernement entend-t-il agir dans ce dossier?

• (1150)

**M. Scott Simms:** Monsieur le Président, je suis moi-même particulièrement intéressé, compte tenu de la circonscription que je représente, mais il ne fait pas de doute que, dans cette situation, il agit de préoccupations constantes dont nous nous occuperons dès maintenant et dans l'avenir.

Le projet de loi C-3 est particulièrement important parce qu'il répond à beaucoup de préoccupations des intervenants dans cette situation. Par exemple, le gouvernement fait passer du ministère des Pêches et des Océans au ministère des Transports des responsabilités politiques et certaines responsabilités opérationnelles en ce qui concerne les embarcations de plaisance.

### *Initiatives ministérielles*

Sur le plan environnemental, beaucoup de responsabilités seront transférées. C'est ce qui avait été demandé par les intervenants dans cette situation. Le gouvernement a donc réagi aux initiatives de la population. À notre tour, nous assurons le suivi de ces initiatives, dont la mise en oeuvre a commencé en décembre 2003.

Je tiens également à noter que bon nombre de programmes de surveillance aérienne seront de même transférés au ministère des Transports. Cela fait évidemment suite aux demandes formulées par le ministère des Transports et, plus important encore, c'est également ce que les intervenants ont demandé. Ils en ont fait la demande et nous avons répondu de façon appropriée.

[Français]

**Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ):** Monsieur le Président, tout d'abord, je veux féliciter mon collègue d'en face pour son discours, mais surtout pour son élection.

Ce qui m'inquiète un peu c'est que, comme nouveau parlementaire, j'imagine qu'il a des idéaux. Toutefois, la réalité est différente. Quand on arrive au Parlement, on veut changer le monde. D'ailleurs, il y en a qui veulent changer le monde plus longtemps que d'autres. Son premier ministre a souvent souligné le fait qu'il y avait un déficit démocratique et qu'il était pour changer cela.

Aujourd'hui, on nous présente un projet de loi qui, en fait, ne respecte en rien un rapport unanime du Comité permanent des pêches et des océans. Je me demande comment le nouveau député se sent par rapport au fait que le premier ministre, encore une fois, ne respecte pas sa première parole qui était de régler le déficit démocratique, et qu'aujourd'hui, on a un projet de loi qui ne respecte pas un rapport unanime signé par l'ensemble des députés, pas seulement par ceux de l'opposition, mais aussi par ceux de son parti.

[Traduction]

**M. Scott Simms:** Monsieur le Président, je ne m'attends pas à changer le monde du jour au lendemain, mais je crois pouvoir apporter certains changements, comme le fait le projet de loi; je crois pouvoir faire une différence, comme peut le faire un simple député.

Je suis très fier de l'engagement qu'a pris le premier ministre dans le discours du Trône relativement au déficit démocratique, et je suis très fier de siéger de ce côté de la Chambre. J'ajouterais que je suis très fier d'être Canadien.

**Une voix:** Et aussi de vouloir garder le Canada uni contrairement à d'autres.

**M. Scott Simms:** Effectivement. Quant aux autres questions, je me reporte au projet de loi lui-même qui s'avérera utile pour nos estimés employés. Auparavant, ils devaient souvent chercher à gauche et à droite la réponse à leurs questions. Ce projet de loi répond à leurs préoccupations et à celles des gens de l'industrie. Qu'il s'agisse d'embarcations de plaisance ou de mesures de protection environnementale, ce projet de loi répond aux attentes. En décembre dernier, nous avons apporté et instauré des changements qui se trouvent maintenant dans le projet de loi. Sans contredit, nous avons réagi aux préoccupations exprimées.

### *Initiatives ministérielles*

Les points que soulève la députée seront abordés plus tard. Je ne crois pas que les commentaires formulés un peu plus tôt soient justes, car, en fait, dans le cadre de la Loi sur la marine marchande du Canada, nous répondons aux inquiétudes concernant les règlements sur les petites embarcations, les règlements sur les restrictions à la conduite des bateaux, les règlements sur la compétence des exploitants d'embarcations de plaisance et les services de navigation maritime. Le projet de loi traite de tous ces aspects. C'est pourquoi j'appuie sans réserve le projet de loi C-3.

La Garde côtière canadienne, sous l'autorité du ministère des Pêches et des Océans, continue d'assurer la surveillance aérienne, ce qui rend hommage à sa compétence manifeste dans ce domaine. En laissant au ministère des Pêches et des Océans la responsabilité de la surveillance aérienne, des pêches et de la sécurité, nous nous rendons aux souhaits des fonctionnaires fédéraux et de la population canadienne. En fait, nous avons tenu compte des préoccupations de tous les Canadiens.

• (1155)

**L'hon. Larry Bagnell (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, Lib.):** Monsieur le Président, je me fais un plaisir de prendre la parole aujourd'hui au sujet du projet de loi C-3, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada et la Loi sur les océans, déposé par mon collègue le ministre des Transports.

Comme nous le savons, le secteur des transports dans son ensemble est vital pour notre économie. Pour ce qui est du sous-ensemble que constitue le transport maritime, nous devons retenir qu'il s'inscrit non seulement dans un contexte intérieur, mais aussi dans une réalité internationale.

Au cours des dernières années, on a consacré des efforts considérables pour moderniser notre système national de transports et préparer le secteur aux besoins du nouveau siècle et aux exigences du marché planétaire.

[Français]

Afin d'atteindre ces objectifs, le gouvernement a réalisé un certain nombre d'initiatives dans tous les modes de fonctionnement, et ses efforts ont porté principalement sur la simplification des lois et des règlements. Ces initiatives demeurent conformes au cadre fédéral global relatif aux transports qui préconise une vision nationale de sécurité, de sûreté, d'efficacité et de responsabilité environnementale.

Le 12 décembre 2003, le premier ministre a annoncé que les responsabilités de la politique en matière de sécurité et de sûreté maritimes seraient centralisées entre les mains du ministre des Transports. Pour opérer cette centralisation, certaines parties du ministère des Pêches et des Océans ont été transférées au ministère des Transports.

[Traduction]

En raison des changements opérés, l'ensemble des responsabilités de politique et une partie des responsabilités fonctionnelles concernant la sécurité des embarcations de plaisance, les services de navigation, la prévention de la pollution et l'intervention en cas de pollution et la protection des eaux navigables relèvent désormais de Transports Canada.

Il s'agit-là de changements d'une grande importance pour le secteur du transport maritime et ceux qui y participent. Les Canadiens bénéficieront désormais d'un interlocuteur unique pour traiter de ces questions de politique ayant trait à la sécurité et la

sûreté maritimes. L'intégration des responsabilités, prévoit-on, améliorera l'efficacité de la politique aussi bien que des opérations du transport maritime.

Puisque le projet de loi est considéré comme étant sans effet de politique, les changements envisagés ne peuvent être perçus par les milieux du transport maritime que comme ayant des effets neutres ou positifs, ce qui est d'ailleurs ressorti clairement des consultations.

L'objet du projet de loi C-3 est très clair pour nous aujourd'hui. Le plus important, c'est qu'il clarifie les responsabilités de chaque ministère, par suite du transfert effectué le 12 décembre 2003. Il confie à un seul ministère fédéral la responsabilité d'élaborer une politique pour les différents aspects de la sécurité maritime. Il améliore la capacité d'intervention, la cohérence et l'uniformisation du cadre réglementaire maritime régissant les Canadiens. Il améliore les services fournis dans ces secteurs aux différents intéressés; il permet de veiller à ce que les fonctions et responsabilités du gouvernement demeurent les mêmes, quel que soit le ministère compétent.

Le projet de loi maintient les pouvoirs du ministère des Pêches et des Océans d'exercer le rôle opérationnel qui lui est assigné par décrets. Il permet de veiller à ce que les pouvoirs, tâches et fonctions transférés de ce ministère à celui des Transports ne comportent aucune ambiguïté, de manière à éviter tout litige et toute question litigieuse. Il préserve la logique et la cohérence des lois touchées.

Les modifications proposées dans le projet de loi sont des changements que les intervenants du secteur maritime demandent depuis longtemps. En outre, ces changements sont bien accueillis par le ministère des Transports et celui des Pêches et des Océans. L'adoption de ce projet de loi représente une étape vitale de la concrétisation de l'annonce faite par le premier ministre, le 12 décembre 2003.

Je profite de l'occasion pour réaffirmer mon appui au projet de loi C-3 déposé par mon collègue.

Je rappelle qu'il s'agit d'un petit projet de loi qui porte sur des changements administratifs. Il ne fait que confirmer ces changements. Il n'apporte pas tous les autres changements que certaines personnes souhaiteraient voir apporter à la Garde côtière, à la réglementation environnementale et à la sécurité. Ces questions feront l'objet d'autres projets de loi. Le projet de loi actuel est simplement une mesure administrative demandée par l'industrie. Il ne fait que concrétiser ces mesures.

Certaines personnes en ont profité pour aborder d'autres questions touchant la Garde côtière, les rapports et d'autres sujets. J'ai, bien sûr, mes propres attentes, dont je pourrais parler, notamment l'élargissement des activités de la Garde côtière dans le Nord afin de préserver notre souveraineté dans cette région. La question a d'ailleurs été abordée dans le discours du Trône. Ces sujets seront débattus en temps et lieu, mais le projet de loi actuel n'est qu'une mesure administrative. Il n'a rien à voir avec ce qu'ont mentionné ceux qui ont parlé avec éloquence du déficit démocratique.

S'ils veulent profiter de l'occasion pour aborder cette question, j'en profiterai pour féliciter le premier ministre, comme je l'ai fait à de nombreuses reprises à la Chambre, pour les remarquables améliorations qu'il a apportées au chapitre du déficit démocratique. Le jour même où il est entré en fonctions, de nombreuses questions ont pu faire l'objet de votes libres de ce côté-ci, et les députés ont saisi l'occasion en votant selon leurs convictions.

*Initiatives ministérielles*

Les députés pourront le constater, les comités vont jouir d'une plus grande liberté. Il s'agit d'un changement important aux travaux du Parlement. Je pense qu'il s'agit d'une amélioration considérable. Si les gens veulent en parler, je pense que cela constitue l'un des piliers du programme du premier ministre à l'égard du Parlement, et c'est une mesure qui, en peu de temps, a connu beaucoup de succès.

Ce projet de loi administratif vise simplement à transférer certaines responsabilités au ministère des Transports, qui est mieux placé pour les exercer. C'est ce que les gens ont demandé et c'est ce que fait le projet de loi.

• (1200)

[Français]

**M. Marcel Gagnon (Saint-Maurice—Champlain, BQ):** Monsieur le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les discours sur le projet de loi C-3. Cela m'intéresse beaucoup, parce que je vis tout près du fleuve Saint-Laurent et que je rencontre de temps à autre la Garde côtière canadienne, ou ce qui en existe. Il faut savoir à quel point celle-ci a d'énormes difficultés à remplir le mandat qui lui est confié.

Le député dit que ce n'est pas le temps d'en discuter, parce que ce qu'on fait présentement, c'est seulement de transférer la Garde côtière canadienne à un autre ministère. Toutefois, il dit aussi en même temps qu'on suit les exigences des recommandations du comité.

D'après moi, ce n'est pas tout à fait exact. En effet, le comité a pris le temps d'étudier le problème grave que vit actuellement la Garde côtière canadienne. On a entendu divers intervenants et nombre de spécialistes, ainsi que des représentants de tous les partis de la Chambre. On est arrivé à un rapport unanime disant qu'il faut changer les choses au sein de la Garde côtière canadienne, pas seulement la changer de ministère. Je ne comprends donc pas que le député dise que ce n'est pas le moment d'en parler. Je voudrais savoir où et quand on pourra prendre le temps de parler de ces choses-là. Quand est-ce que, pour lui, ce sera assez important pour qu'on passe à l'action le plus rapidement possible?

Son collègue a aussi mentionné qu'on pourra consulter, deux fois par année, le ministère des Transports. Il y a eu une étude d'un comité parlementaire au cours de laquelle on a invité tous les intervenants. Est-ce qu'on a besoin d'autres consultations pour passer à l'action? Qu'en pense le député?

• (1205)

[Traduction]

**L'hon. Larry Bagnell:** Monsieur le Président, je n'ai aucune objection relativement à ce que vient tout juste de proposer le député. Malheureusement, je n'ai pas entendu les discours qui ont précédé, de sorte que je ne sais à quelles recommandations il est fait allusion. Ce que j'ai dit dans mon discours, c'est que cette mesure concerne une recommandation, à savoir apporter ce changement administratif.

Je n'ai, quant à moi, aucune objection à ce qu'on agisse rapidement dans ces dossiers. J'invite le député à s'adresser au secrétaire parlementaire ou au ministre des Transports au sujet de ces recommandations afin de savoir quand elles seront mises en oeuvre.

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD):** Monsieur le Président, j'ai eu la chance de siéger en compagnie du député au Comité de l'industrie, et je sais qu'il fait son travail. Cependant, je vois une contradiction. Le député soutient qu'il s'agit essentiellement d'un projet de loi d'ordre administratif et que le gouvernement le présente à la demande de l'industrie. Je conviens certes que l'industrie l'a demandé, mais plus tard le député a critiqué d'autres éléments

débat, des choses que l'industrie demande au gouvernement de faire.

Nous savons que les autorités portuaires et les ports du pays réclament à grands cris des ressources pour pouvoir exercer leur activité et veiller au maintien de la sûreté et de la sécurité. Il y a d'importantes répercussions sur nos relations avec les États-Unis en ce qui concerne la sécurité interne et la sécurité nationale du Canada.

Si le gouvernement agit à cet égard parce que l'industrie le lui a demandé, quand le gouvernement accordera-t-il aux ports des ressources appréciables au lieu de se contenter de leur verser une somme ridicule, ce pourquoi le gouvernement a essuyé des critiques? Il y a eu de légères améliorations, certes, mais cela ne suffit pas. Le ministre des Transports a lui-même qualifié ses ports de passoirs.

Quand donc le gouvernement accédera-t-il à la demande de l'industrie et lui accordera-t-il assez de fonds pour qu'ils puissent assurer la sécurité portuaire? Si nous acquiesçons à la demande de l'industrie pour certaines choses, il faut aussi répondre à ses autres besoins.

**L'hon. Larry Bagnell:** Monsieur le Président, j'ai aimé travailler avec le député au Comité de l'industrie. Je ne mets rien en question de ce qu'il a dit. J'aimerais cependant lui donner le même conseil que j'ai donné à l'autre député: C'est à la vice-première ministre, qui a des responsabilités relatives à la sécurité, au secrétaire parlementaire ou au ministre des Transports qu'il devrait demander quand ces ressources seront mises à la disposition de l'industrie.

**Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD):** Monsieur le Président, je suis ravie de pouvoir intervenir au sujet de ce projet de loi.

Je tiens à remercier ma collègue de Halifax qui est intervenue au sujet du projet de loi vendredi dernier afin de souligner le manque d'efforts qu'on déploie pour protéger l'environnement de l'île de Sable et pour veiller à ce qu'il y ait un suivi visant à garantir qu'on n'endommage ni l'île, ni d'autres endroits.

On a beaucoup parlé de ce projet de loi et de la raison pour laquelle nous en sommes saisis. C'est une question technique d'un intérêt limité. Il s'agit de déplacer une chose, nous ne changeons rien dans le fond. Cependant, ce projet de loi est un exemple patent de ce qui se passe au gouvernement. C'est un exemple patent d'incompétence.

Il illustre combien la confusion règne au gouvernement, et ce, depuis un an avant le changement de premier ministre: le gouvernement est incapable de s'occuper des affaires du pays, fait preuve d'incompétence financière et, l'heure venue de dresser le bilan financier du pays, se trompe de 7 milliards de dollars. Voilà le problème. Et maintenant on nous dit qu'il faut réparer les pots cassés, et que pour ce faire il suffit d'adopter ce projet de loi pour changer quelque chose de place.

Ce projet de loi nous donne l'occasion de remédier à certains problèmes, par exemple, l'insuffisance du financement de la Garde côtière, comme mes collègues du Bloc l'ont signalé. Ce sera un moment opportun pour le faire. À mon avis, en comité, nous n'allons pas nous borner à des changements mécaniques. Il y a peut-être, du côté ministériel, des robots qui fonctionnent mécaniquement, mais je peux dire aux députés que la plupart de mes collègues à la Chambre, du côté de l'opposition, ne recherchent pas des changements purement mécaniques. Nous avons remédié à ce qui clochait dès le départ et nous allons veiller à ce que le comité fasse ce travail.

*Initiatives ministérielles*

Le gouvernement, en fait, a admis cet exemple d'incompétence. Il suffit d'examiner le discours du secrétaire parlementaire vendredi dernier. Il a décrit la façon dont le gouvernement a fait telle chose un jour, puis réalisé autre chose par décret, puis tenté de régler le problème un autre jour. Non mais, c'est gros comme le nez au milieu de la figure. Il importe que nous, députés de l'opposition à la Chambre, veillions à ne pas tolérer cette incompétence. Le gouvernement est en mesure d'assurer, enfin, le suivi des recommandations figurant dans le rapport précédent.

Il y a eu de nombreux chevauchements et il y a de la confusion entre les ministères—et on trouvera des problèmes semblables dans bien d'autres ministères. J'ai vu la nouvelle liste des ministres, les ministres agissant dans leur chasse gardée et dans d'autres ministères à la fois. On a l'impression que, dans un seul ministère, il y a deux ou trois ministres qui s'occupent de la même question. Tout le processus est un gâchis. Le nombre de nouveaux ministres s'explique directement par le nombre de promesses que le premier ministre a dû faire à ses loyaux appuis pendant la course au leadership. Nous avons vu beaucoup plus de gens obtenir des postes et beaucoup plus de confusion au sein du gouvernement. Ce que nous avons vu dans ce ministère, nous allons le revoir ailleurs si nous ne suivons pas bien nos dossiers et si nous ne veillons pas à ce que l'argent des contribuables ne soit pas gaspillé par suite de l'incompétence du gouvernement.

J'ai bien hâte que ce projet de loi aille en comité. Nous ne voulons certainement pas le retarder. Le ministère des Transports va tenir sa première réunion cette semaine et je souhaite qu'il dispose de certains textes législatifs. Je ne vais pas en dire davantage sur cette question, mais je vais dire les choses clairement au gouvernement, au ministre et au secrétaire parlementaire—qui, je le sais, sera au Comité des transports. Malgré le fait que, par la réforme démocratique, nous comptons obtenir que les secrétaires parlementaires n'assistent pas aux travaux des comités, ils vont y être. Nous allons leur faire la vie difficile et faire en sorte qu'une loi appropriée soit adoptée.

• (1210)

**L'hon. Jim Karygiannis (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, je remercie ma collègue de son discours, des plus brefs, qui ne renfermait absolument rien au sujet du projet de loi. Elle n'a parlé que de généralités.

Si vous le permettez, j'aimerais remettre les pendules à l'heure pour ma collègue qui a parlé d'incompétence et traité des ministres et des ministères d'incompétents. J'assure aux députés que les employés du ministère des Transports sont des plus compétents. Je crois pouvoir dire sans me tromper que 60 à 70 p. 100 des employés de ce ministère sont des ingénieurs. Étant moi-même ingénieur, je suis offusqué d'entendre ma collègue parler d'incompétence comme elle le fait.

La députée devrait se mettre dans la peau d'un ingénieur avant de parler d'incompétence. En fait, une députée qui fait un discours vide de sens n'abordant que des généralités peut être taxée d'incompétence. Je demande à ma collègue que le projet de loi fasse l'objet de discussions de fond et non de généralités lorsque le Comité des transports en sera saisi.

**Mme Bev Desjarlais:** Monsieur le Président, je suis gré à mon collègue de reconnaître que le projet de loi en est un de pure forme. Il l'a dit lui-même. On remplace un ministère par un autre. Ce n'est pas le ministère des Transports, mais plutôt le gouvernement qui est incompétent. C'est le gouvernement qui ne s'est pas montré sérieusement

avec un projet de loi pareil. Il a dit qu'il ferait ceci et cela, puis il a changé d'idée et, voilà, il appartient maintenant à la Chambre d'éclaircir cette mesure des plus obscures. Voilà le problème. Vivement l'étude de ce projet de loi au sein du comité.

Je ne me suis pas attardée davantage au projet de loi dans mon discours parce que des collègues de tous les partis l'ont fait et que je ne voulais pas consacrer davantage de temps à ce sujet. Toutefois, je tenais à faire bien comprendre au gouvernement que nous allons veiller à ce que cette mesure passe à l'étape suivante et qu'elle revienne du comité assortie de recommandations de fond. À ce moment-là, les choses auront été éclaircies. Nous ne tolérerons pas l'incompétence du gouvernement.

[Français]

**Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ):** Monsieur le Président, étant donné que c'est la première fois de cette législature que je prends officiellement la parole dans le cadre d'un discours, si vous me le permettez, je voudrais saluer, bien sûr, les gens de mon comté, celui de Longueuil—Pierre-Boucher, qui m'ont fait confiance pour une troisième fois. Je tiens à les remercier et à leur réitérer mon engagement et mon dévouement envers leurs causes et envers notre cause qui nous anime au Québec, soit la souveraineté du Québec, au cas où vous l'auriez oublié.

Je veux d'ailleurs réitérer aussi mon engagement envers les gens de Boucherville. Mon comté a été changé; je me retrouve maintenant avec la moitié de la ville de Boucherville et la moitié de la ville de Longueuil. Avec deux moitiés, on crée le grand comté de Longueuil—Pierre-Boucher. Je les salue et les remercie de leur confiance.

Je suis contente aujourd'hui de prendre la parole au sujet du projet de loi C-3 déposé par le ministre des Transports. C'est un projet de loi qui ne vise en fait qu'à transférer certaines responsabilités du ministère des Pêches et des Océans, qui est responsable de la Garde côtière canadienne, au ministère des Transports.

À première vue, on pourrait croire que ce projet de loi n'a pas vraiment d'incidence et qu'il ne fait que clarifier la loi et régulariser un décret de décembre 2003 qui a transféré certaines responsabilités opérationnelles du ministère des Pêches et Océans au ministère des Transports.

D'emblée, je réitérerai la position du Bloc québécois, ce que mon collègue a très bien fait tout à l'heure, à l'effet que nous sommes contre le principe de ce projet de loi, et ce, pour la bonne raison que notre objectif est de véritablement améliorer à long terme les problèmes de sous-financement chronique de la Garde côtière canadienne et aussi de régler la confusion qui règne quant au partage des responsabilités en matière de sécurité nautique et de prévention de la pollution maritime. Ce sont là des aspects extrêmement importants tant pour la sécurité de la population que pour la protection de notre environnement.

*Initiatives ministérielles*

Je me demande très sérieusement pourquoi ce gouvernement n'opte pas plutôt pour une vision des choses à long terme et pourquoi il se contente d'un jeu de chaise musicale qui ne réglera en rien des problèmes fondamentaux de la Garde côtière. Je m'interroge sérieusement sur cette prise de position, d'autant plus qu'il existe un rapport unanime déposé en mars 2004 par le Comité permanent des pêches et des océans qui avait mis en évidence une série de problèmes qui affectent cet organisme. Il concluait que les problèmes de la Garde côtière ne pouvaient être résolus par des adaptations mineures à l'organisation. D'ailleurs, mon collègue de Haute-Gaspésie—La Mitis—Matane—Matapédia, qui a siégé au comité, nous en a parlé en long et en large. Il nous a parlé des travaux du comité qui ont mené à ces conclusions.

Ce rapport a proposé une série de recommandations pouvant être appliquées, notamment celles stipulant que le Garde côtière canadienne devrait être un organisme indépendant et, surtout, qu'elle devrait disposer d'un financement adéquat et d'un budget indépendant suffisant pour ses attributions actuelles, son nouveau mandat et les responsabilités additionnelles recommandées dans ce rapport.

Ce qui me préoccupe comme parlementaire, c'est de savoir ce que fait ce gouvernement de ce rapport unanime. Finalement, que fait le gouvernement avec tous les rapports déposés en comité? Je vais vous répondre. Quand cela l'arrange, quand c'est pour lui un bon rapport, il n'y a aucun problème. Toutefois, lorsque l'unanimité des comités l'agace, le dérange, il le met sur la tablette et passe à autre chose. Cela est inacceptable. C'est en quelque sorte faire fi de la démocratie et du travail des parlementaires en comité.

On a encore bien frais à la mémoire le rapport unanime concernant le dossier de l'assurance-emploi déposé en mai 2001. Qu'a fait le gouvernement de ce rapport? Il l'a tabletté. Le Bloc québécois se bat encore aujourd'hui pour la mise en application de ce rapport. Qu'a fait le gouvernement avec le rapport du Comité permanent des pêches et des océans? Il l'a également tabletté. Il faudrait que ce gouvernement cesse d'être arrogant et qu'il prenne acte des travaux des comités et de la démocratie parlementaire au sein des comités.

On ne sait pas l'avenir. Peut-être qu'un jour, ce sera au tour de ce gouvernement, au tour des libéraux, d'être tabletté par la population. Malgré les beaux discours du premier ministre au sujet du déficit démocratique, cela ne change pas. Si le ministre des Transports, le lieutenant du premier ministre, a vraiment à cœur de faire sa marque, il devrait plutôt proposer des alternatives viables à long terme, et pas seulement cosmétiques. Il devrait ainsi mettre en oeuvre les recommandations du Comité permanent des pêches et des océans, des mesures qui répondent aux vrais problèmes de fond.

Je m'attends à un peu plus de rigueur de la part du ministre des Transports. J'ose espérer qu'il prendra connaissance de cet important rapport qui apporte une solution durable et sérieuse aux défis auxquels est confrontée la Garde côtière canadienne. Pour ces raisons, le Bloc québécois votera contre le projet de loi C-3.

• (1215)

• (1220)

**M. Marcel Gagnon (Saint-Maurice—Champlain, BQ):** Monsieur le Président, il me fait plaisir d'ajouter ma voix à celles de mes collègues au sujet de ce projet de loi. Bien sûr, on ne peut appuyer un projet de loi qui, finalement, ne règle aucun problème autre que le changement de ministère.

Pourtant, énormément de choses auraient pu être faites. Le rapport du comité parlementaire est le fruit d'un travail sérieux. Il a demandé au gouvernement d'agir au plus vite pour corriger des choses, pour

clarifier les mandats de la Garde côtière et pour lui donner le plus rapidement possible les fonds pour agir.

Il me semble qu'il aurait été facile, tout en changeant de ministère, de définir ce que la Garde côtière doit faire, surtout que nous sommes dans une période où il n'y a pas de déficit. Le gouvernement fédéral a de l'argent, alors pourquoi n'agit-il pas dans un domaine qui relève de sa responsabilité?

Je vous jure que si cela avait été de la responsabilité des provinces, on aurait probablement trouvé le moyen d'entrer par la porte arrière, ou par une autre porte, pour venir à bout de nuire un peu aux provinces. Si cela avait concerné la santé, l'éducation ou quelque autre domaine, on aurait trouvé le moyen d'entrer pour embêter les provinces. Seulement ici, il s'agit carrément d'une responsabilité fédérale. Cela concerne les océans, le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs. Il y a des choses à faire et c'est urgent de les faire.

Comme je l'ai dit tantôt, j'habite depuis longtemps le long du fleuve Saint-Laurent, à la hauteur de Champlain en Mauricie. C'est assez incroyable de voir ce qui se passe sur le fleuve. On voit la Garde côtière complètement dépassée. Souvent on parle avec ces gens et ils nous disent: « On n'a pas le mandat; on n'a pas les effectifs pour arriver à remplir nos fonctions. »

C'est une loi qui aurait pu être urgente et importante. Elle aurait aussi donné un mandat clair à la Garde côtière canadienne, de même que des fonds pour qu'elle puisse faire son travail.

Aux abords du fleuve, on voit se produire toutes sortes de choses. On est en train de perdre des îles dans le fleuve Saint-Laurent. On est aussi en train de perdre des villages au bord du fleuve, tout simplement parce qu'il n'y a pas de surveillance, notamment en ce qui concerne la vitesse des navires. C'est assez incroyable.

Seulement à la hauteur de la paroisse de Champlain, qui longe le fleuve sur environ 15 km, on évalue actuellement à 4,5 millions de dollars les réparations à faire pour protéger le village. En effet, des bateaux, des navires—on a un premier ministre qui connaît bien ce domaine—ne respectent tout simplement pas la vitesse, parce que personne n'est là pour la leur faire respecter.

À Champlain, l'automne passé, à environ 1 heure du matin, un navire est passé tellement vite qu'il a projeté une vague sur la côte; cette vague a englouti une maison. Comme la porte du sous-sol n'était pas bien fermée, l'eau est entrée dans le sous-sol de cette maison. Je parle de plusieurs mètres au-dessus du niveau du fleuve, tout simplement parce que le navire allait à une vitesse exagérée. La personne concernée est venue me trouver et a identifié le navire. J'ai moi-même porté plainte. On m'a répondu que les mandats n'étaient pas assez clairs et qu'on n'avait pas l'équipement pour pouvoir surveiller ces choses.

Toutefois, le gouvernement fédéral en est responsable. Il me semble que lorsqu'on se donne la peine de prendre un service aussi important que la Garde côtière canadienne et, tout simplement, de le changer de ministère, on devrait en même temps régler ces problèmes. Nombre de spécialistes et de représentants de différents paliers touchés par les problèmes de la Garde côtière canadienne, ainsi que des employés compétents de cette dernière sont venus, à notre invitation, nous dire en comité: « Il faut avoir des fonds. Il faut avoir des navires en bon état de marche. »

*Initiatives ministérielles*

Tout à l'heure, mon collègue a parlé de l'âge, de la qualité et de la performance des navires qui gardent nos côtes. Cela n'a pas de bon sens.

Un député libéral disait qu'il faut d'abord que la loi change la Garde côtière de ministère. À mon avis, il faut commencer par agir, et ce, autrement qu'en donnant seulement l'impression qu'on a fait quelque chose. On est dans une période où il y a de l'argent et de la prospérité. On voit des surplus fédéraux énormes mais on voit aussi des problèmes majeurs du côté de l'environnement. Tous les cours d'eau en souffrent. On est en train de se demander ce qui arrivera, par exemple, avec le lac Saint-Pierre, le fleuve au complet et les Grands Lacs.

Cependant, quand on présente une loi comme celle-ci, pourquoi ne cherche-t-on pas à régler quelques-uns des problèmes qui ont été identifiés par des spécialistes et qui ont fait l'unanimité du comité parlementaire? En période électorale, on a entendu le premier ministre dire à quel point il avait à cœur la démocratie et le déficit démocratique. Y a-t-il quelque chose de plus démocratique que d'entendre des députés de tous les partis, que de faire venir des gens de la population et les entendre nous dire qu'il y a des besoins et que nous sommes dans une période où c'est urgent d'agir? Il me semble que ce serait cela montrer qu'on veut régler le déficit démocratique.

Quelqu'un me disait: « Quand on est invité à Ottawa pour comparaître devant un comité parlementaire, on se demande si ce n'est pas tout simplement pour nous faire perdre notre temps. » Le rapport a été bien fait et adopté à l'unanimité.

● (1225)

Comme ma collègue qui vient de prendre la parole, il est certain qu'on ne pourrait pas être d'accord ni voter en faveur d'un projet de loi qui ne veut rien dire. Il ne comble aucun des besoins que l'on a.

Je vous jure qu'au niveau du fleuve Saint-Laurent, il est temps qu'on agisse rapidement. Je profite de toutes les tribunes pour en parler. Des catastrophes s'en viennent. Certaines sont déjà là sur le fleuve. Par exemple, il y a les berges ou, comme je le disais tantôt, les obus qui sont encore dans le lac Saint-Pierre. Des catastrophes s'en viennent. Il y a environ deux ans, un navire, en amont de Trois-Rivières, est venu à un cheveu de frapper le pont. On nous a dit que s'il avait fallu qu'il frappe un pilier du pont de Trois-Rivières, le dégât qui aurait pu arriver aurait été incroyable. Je suis persuadé de cela.

Pourquoi adopter seulement des projets de loi qui ne disent rien? Pourquoi ne pas agir pour régler des problèmes ou devancer des problèmes qui pourraient arriver. Je pense que c'est cela le rôle des législateurs. Bien sûr, nous sommes prêts à apporter notre collaboration pour améliorer les lois, mais pas à voter en faveur d'une loi qui ne veut rien dire.

**Le président suppléant (M. Marcel Proulx):** La Chambre est-elle prête à se prononcer?

**Des voix:** Le vote.

**Le président suppléant (M. Marcel Proulx):** Le vote porte sur la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter cette motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Marcel Proulx):** Que tous ceux qui appuient la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Marcel Proulx):** Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Marcel Proulx):** À mon avis, les oui l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

**Le président suppléant (M. Marcel Proulx):** Le vote par appel nominal sur la motion est différé à plus tard cet après-midi.

\* \* \*

● (1230)

[Traduction]

### LOI SUR LES GARANTIES INTERNATIONALES PORTANT SUR DES MATÉRIELS D'ÉQUIPEMENT MOBILES (MATÉRIELS D'ÉQUIPEMENT AÉRONAUTIQUES)

**L'hon. Jean Lapierre (ministre des Transports, Lib.)** propose: Que le projet de loi C-4, Loi de mise en œuvre de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

**L'hon. Jim Karygiannis (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole devant la Chambre aujourd'hui pour appuyer le projet de loi C-4, qui vise à mettre en œuvre la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et le Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques. Cette convention et ce protocole ont été adoptés au Cap en Afrique du Sud en novembre 2001.

Je crois qu'une industrie de l'aviation forte et compétitive est un pilier important de l'économie du Canada de nos jours et pour le XXI<sup>e</sup> siècle. De plus, nous savons tous que ce secteur a fait face à des défis importants au cours des dernières années.

Comme les députés le savent, le secteur de l'aviation est particulièrement vulnérable aux chocs économiques et aux autres événements sur la scène internationale. Le 11 septembre, le SRAS et la hausse du prix du pétrole ont tous eu un impact négatif sur ce secteur. Les intervenants de l'industrie demandent au gouvernement du Canada de prendre de vastes mesures pour palier à la situation difficile à laquelle font face les secteurs de l'industrie aérienne et aéronautique.

En proposant cette loi, le gouvernement s'engage à assurer la viabilité à long terme des industries aérienne et aéronautique au Canada. L'adoption de ce projet de loi aidera ces industries à faire une concurrence plus efficace dans l'économie mondiale en facilitant leur accès aux marchés financiers.

L'amélioration de la compétitivité des compagnies aériennes et du secteur aéronautique du Canada permettra de maintenir des emplois bien rémunérés et hautement spécialisés au Canada, ce qui aura des effets positifs dans toutes les régions et pour l'ensemble de l'économie du pays. Les consommateurs profiteront aussi des meilleurs services aériens et des tarifs plus bas. Un autre avantage de la facilitation de l'acquisition d'aéronefs plus modernes est que le transport aérien peut devenir plus sûr et plus respectueux de l'environnement.

*Initiatives ministérielles*

En résumé, par ce projet de loi et la ratification de la convention et du protocole aéronautique, le gouvernement fédéral appuiera activement tous les éléments du secteur de l'aviation du Canada.

Le Canada a joué un rôle de premier plan dans la négociation et l'élaboration de la convention du Cap et de son protocole aéronautique. La convention et le protocole représentent un exemple sans pareil de collaboration entre les gouvernements et l'industrie pour la création d'un régime international. En fait, c'est un délégué canadien à l'Institut international pour l'unification du droit privé, aussi appelée UNIDROIT, qui a en premier proposé l'établissement d'un registre international pour les garanties de sûreté en aéronautique en 1988. Depuis ce temps, les gouvernements et les industries du monde entier ont collaboré pour élaborer la convention et le protocole aéronautique.

La participation active du Canada dans les négociations qui ont conduit à l'adoption de la convention et du protocole démontre l'engagement de notre pays à chercher des solutions globales pour des problèmes globaux, en coopération avec le reste de la communauté internationale.

Bien qu'il ait fallu attendre plus de 15 ans pour que cette initiative porte fruits, elle a été approuvée dans l'industrie de l'aviation, autant par les compagnies aériennes, les industries manufacturières et les financiers. Lors du processus qui a mené à la présentation de cette initiative, il y a eu une consultation régulière des intervenants. Des représentants de l'industrie canadienne ont de plus participé à un grand nombre des réunions qui ont mené à la conférence diplomatique du Cap, ainsi qu'à la réunion qui a permis d'adopter officiellement ces instruments internationaux. Il est clair que l'adoption du présent projet de loi représente une étape importante dans la création d'un régime international que l'industrie de l'aviation juge profitable.

La convention et le protocole établiront un régime légal international qui inclut des solutions pour les créanciers en cas de manquement. Ces nouvelles règles réduiront les risques associés au financement et assureront une plus grande confiance des créanciers et des manufacturiers d'aéronefs. Ceci fera en sorte qu'il y aura un crédit plus important qui sera disponible pour les compagnies aériennes à un coût moindre, leur permettant ainsi de générer plus de profits, et qu'il y aura aussi des avantages au niveau de l'économie dans son ensemble.

●(1235)

La convention et le protocole permettront aussi de créer un registre international pour les droits sur aéronefs qui établiront l'ordre des priorités parmi les acheteurs et les créanciers. La création d'un registre international unique entraînera des avantages considérables en ce qui concerne le temps, les économies et une meilleure certitude au moment de résoudre des problèmes concernant le rang des garanties.

Le projet de loi donne force de loi aux conditions de la convention et du protocole qui sont de compétence fédérale. Les modifications apportées à la Loi sur les banques permettent l'exclusion de gros équipements aéronautiques de son champ d'application et d'exiger leur inscription dans le registre international. Les modifications apportées à la Loi sur la faillite et l'insolvabilité, à la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies et à la Loi sur les liquidations et les restructurations offriront une plus grande sécurité pour les créanciers du secteur de l'aviation, ce qui sera profitable pour les manufacturiers aéronautiques, les financiers et les transporteurs aériens du Canada au niveau international.

Le projet de loi fournit un recours spécial dans les cas d'insolvabilité qui imposent une période de suspension fixe de 60 jours. Après cette période, les créanciers peuvent récupérer un aéronef ou de l'équipement aéronautique sur lequel ils ont une sûreté si le preneur n'a pas respecté ses obligations en vertu du bail. L'adoption de cette période de suspension augmenterait la confiance envers le système et nivellerait le terrain entre le Canada et les États-Unis. L'industrie américaine profite déjà de dispositions similaires en vertu du code américain des faillites.

Le 31 mars 2004, le Canada est devenu le 28<sup>e</sup> État à signer la convention et le protocole. M. le Président, notre signature s'ajoute à celles d'autres pays qui ont des intérêts marqués dans le domaine de l'aviation et de l'aéronautique, dont la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les États-Unis. La mise en œuvre de la convention et du protocole au Canada confirmerait notre rôle de leader en matière d'aviation civile internationale. L'adoption de cette loi signifie que le Canada fait un immense pas en avant vers l'éventuelle ratification de la convention et du protocole.

Les intervenants ont fait savoir qu'on pouvait s'attendre à des avantages substantiels après l'adoption de la loi proposée et la ratification de la convention et du protocole par le Canada.

Par exemple, les transporteurs aériens s'attendent à ce que le nouveau régime améliore leur capacité d'obtenir du financement pour leurs aéronefs parce que le système assure une meilleure sûreté pour les créanciers. Étant donné que les règles décrites dans la convention, le protocole et le présent projet de loi réduisent les risques financiers, on s'attend à ce que les créanciers augmentent les limites du crédit disponible à un coût moindre. Ceci aura un impact financier direct sur le résultat net des transporteurs aériens en réduisant leurs coûts d'emprunt.

Les constructeurs aéronautiques devraient profiter de ventes plus élevées découlant de la réduction des coûts de financement. Les consommateurs peuvent aussi s'attendre à en profiter. En effet, les voyageurs pourraient bénéficier de baisses de tarifs de la part des transporteurs aériens qui répercuteraient les économies réalisées sur leurs prix. De plus, le transport aérien peut devenir plus sûr et plus respectueux de l'environnement en permettant aux transporteurs aériens d'acheter des aéronefs plus modernes à un coût moindre.

Il n'y a pas que les Canadiens qui profitent de l'adoption de ce traité, les pays en développement aussi. Une fois appliqués aux pays en développement, cette convention et ce protocole aéronautique réduiront les coûts du financement et rendront ce dernier disponible à des endroits où il ne l'aurait pas été normalement. En raison de la plus grande confiance des créanciers, les compagnies aériennes seront plus enclines à affecter des aéronefs en surplus aux marchés en développement. Ces marchés bénéficieront alors d'aéronefs plus sûrs, plus efficaces et plus respectueux de l'environnement que ceux actuellement utilisés.

Le deuxième grand avantage lié à l'adoption de la Convention et du Protocole est la création d'un registre international sur Internet qui sera disponible et accessible à toute personne ou compagnie 24 heures sur 24, sept jours sur sept. L'existence d'un registre international électronique unique à l'échelle mondiale, pour l'enregistrement et la recherche de l'équipement aéronautique est considérée par les intervenants, y compris la communauté juridique, les manufacturiers et les financiers, comme un avantage considérable en matière de temps, d'économies et de confiance.

*Initiatives ministérielles*

• (1240)

Le registre international sera établi et exploité par Aviareto, une compagnie irlandaise qui a été sélectionnée dans le cadre d'un appel d'offres supervisé par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). L'Autorité de surveillance permanente supervisera l'exploitation du registre. Elle aura, entre autres, le pouvoir de désigner et de congédier l'exploitant du registre, de prendre des règlements concernant l'exploitation du registre, d'établir des procédures de réception des plaintes, de mettre en oeuvre une structure tarifaire et de faire rapport aux États contractants.

En tant que signataire et participant clé, le Canada continuera de collaborer avec l'OACI afin de s'assurer que les intérêts canadiens sont protégés au cours du processus.

Il est important de noter, monsieur le Président, qu'il faut une législation de mise en oeuvre provinciale et territoriale avant que la Convention et le Protocole puissent entrer en vigueur au Canada. Les provinces et les territoires ont constamment démontré leur intérêt et appuyé ces instruments.

Déjà, l'Ontario et la Nouvelle-Écosse ont adopté des lois de mise en oeuvre qui devraient entrer en vigueur après la ratification de la Convention et du Protocole par le Canada. Les provinces et les territoires continuent d'être consultés dans le cadre de la Conférence pour l'harmonisation des lois au Canada et du Groupe consultatif sur le droit international privé du ministère de la Justice.

Pour un pays comme le Canada, la Convention ne comporte que certaines innovations majeures. Cependant, elle fournira aux autres pays un niveau considérable d'améliorations législatives qui pourraient bien les aider à tirer le maximum de leur économie, tout en fournissant de meilleures occasions d'affaires aux entreprises canadiennes.

Comme je l'ai déjà mentionné, la mise en oeuvre de ce projet de loi et l'éventuelle ratification de la Convention et du Protocole présentent des avantages pour le Canada, dont une sûreté accrue pour les créanciers, une amélioration de la compétitivité mondiale des compagnies aériennes et des industries aéronautiques du Canada, le maintien des emplois au Canada et un effet d'entraînement dans différentes régions du Canada.

Monsieur le Président, je veux souligner que le gouvernement a consulté de manière très étendue les intervenants avant de signer la Convention et le Protocole, et ils appuient toujours cette initiative.

La présentation de ce projet de loi se fait avant la ratification de la Convention et du Protocole parce que les lois fédérales, et au moins une partie des lois provinciales et territoriales, doivent être en place avant que les accords puissent prendre effet au Canada. L'Ontario et la Nouvelle-Écosse ont déjà adopté des lois de mise en oeuvre, et on prévoit que les autres provinces et territoires suivront, particulièrement en ce qui concerne les gouvernements qui ont des intérêts importants dans l'aviation.

En conclusion, monsieur le Président, l'adoption de ce projet de loi constitue une étape importante vers l'éventuelle ratification de la Convention et du Protocole, lesquels accorderaient des avantages non négligeables aux compagnies aériennes et aux industries aéronautiques, ainsi qu'à l'économie canadienne dans son ensemble.

• (1245)

[Français]

**M. Yvan Loubier (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ):** Madame la Présidente, le dépôt de ce projet de loi me permet de me questionner. Bien que, dans les faits, nous appuyons ce projet de loi qui vise à harmoniser certaines conventions internationales avec nos pratiques

ici, cela me fait beaucoup réfléchir sur l'absence de politique de l'aéronautique au Canada.

Des événements récents sont venus alimenter ma réflexion de cette fin de semaine, en particulier les problèmes qu'éprouve Bombardier à l'heure actuelle et l'espèce de furetage international dont cette compagnie fait l'objet de la part des Américains et des Britanniques. Cela m'inquiète. De façon générale, lorsqu'on écoute la direction de Bombardier ou celle de Pratt & Whitney, dans le comté de ma collègue de Longueuil—Pierre-Boucher, on s'aperçoit qu'il y a un manque de cohérence quant à l'approche gouvernementale. Probablement que le ministre des Transports, par l'entremise de son collègue, pourra me répondre.

Cette industrie est importante pour le Québec; elle est au Québec ce que le secteur de l'automobile est à l'Ontario. Les retombées de ce secteur sont extraordinaires. On parle de 40 000 emplois au Québec, non seulement pour les grandes entreprises, mais aussi pour les PME qui gravitent autour. Je pense qu'on parle d'un chiffre d'affaires annuel de 14 milliards de dollars, uniquement pour le Québec.

Est-on sur le point d'accoucher d'une véritable politique de l'aéronautique cohérente et d'un soutien adéquat de l'industrie aéronautique, pour faire en sorte qu'on puisse prospérer dans ce secteur? Il ne faut pas oublier que presque l'essentiel des pièces utilisées à la fabrication de biens intermédiaires et de produits finaux viennent d'ailleurs au Canada. Il existe donc un potentiel extraordinaire pour les entreprises d'ici. Le gouvernement est-il sur le point d'y travailler? Nous sommes prêts, d'emblée, à le faire.

[Traduction]

**L'hon. Jim Karygiannis:** Madame la Présidente, beaucoup de choses sont en cause, qu'il s'agisse de concurrence internationale, de Bombardier ou d'industries dérivées. Mon collègue a parlé de 40 000 emplois au Québec. À Toronto aussi, il s'agit de milliers d'emplois chez De Havilland et Bombardier.

Le ministre des Transports et celui de l'Industrie ont tenu des consultations et une politique est en cours d'élaboration. Elle sera annoncée dans les jours à venir, le moment venu.

**L'hon. Rob Nicholson (Niagara Falls, PCC):** Madame la Présidente, le secrétaire parlementaire a dit que cela entrerait en vigueur une fois que des mesures législatives provinciales auront été adoptées. Peut-il me dire quand, selon lui, ces mesures législatives seront adoptées par les provinces et, en particulier, au Québec, qui possède une immense industrie aéronautique? Peut-il me dire aussi combien de provinces devront avoir adopté les mesures législatives appropriées pour qu'on puisse considérer que le projet de loi adopté par le Parlement canadien est entré en vigueur?

**L'hon. Jim Karygiannis:** Madame la Présidente, au sujet des commentaires formulés par mon collègue, particulièrement au sujet du fait que Niagara Falls soit la capitale du monde...

**L'hon. Rob Nicholson:** La capitale mondiale des lunes de miel.

**L'hon. Jim Karygiannis:** La capitale mondiale des lunes de miel. Je suis sûr que de nombreux Canadiens, et beaucoup d'étrangers, ont pris un avion d'Air Canada ou d'un autre transporteur aérien pour se rendre à Niagara Falls, afin d'y admirer les merveilles dont parle mon collègue.

*Initiatives ministérielles*

Pour ce qui est du fond de la question, à savoir à quel moment ce projet de loi entrera en vigueur, on prévoit que ce sera dès que le Canada, par un acte appelé ratification, assumera les obligations internationales prévues dans la Convention et le Protocole. Le Canada n'assumera ces obligations internationales qu'à partir du moment où il y a un nombre suffisant de provinces qui auront adopté une mesure législative pour mettre en oeuvre ces textes sur leur territoire.

Le projet de loi fédéral prévoit l'entrée en vigueur par proclamation de certaines dispositions avant la ratification. On se prévaudrait de cette possibilité uniquement pour les dispositions susceptibles d'être mises en oeuvre hors du cadre de la Convention et du Protocole.

• (1250)

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD):** Madame la Présidente, je suis heureux de savoir qu'une politique de l'aéronautique pourrait être élaborée. Il s'agit de quelque chose de très important.

De ce côté-ci de la Chambre, nous sommes très frustrés de l'absence de mesures semblables dans le secteur de l'automobile. Ces deux secteurs font l'objet d'octrois massifs par les États-Unis de subventions et de prêts allant à l'encontre de notre propre production.

Est-ce que le député croit que la mise en oeuvre de cette politique, qui, je l'espère, deviendra réalité, se traduira par des mesures concrètes, accessibles et respectueuses des normes de l'industrie? Une politique de l'automobile suivra-t-elle? C'est très important. Ce projet est en gestation depuis plus de deux ans. J'ai participé aux discussions et j'ai peine à croire que ça dure depuis si longtemps.

S'agit-il d'une autre démonstration de l'échec de l'Accord de libre-échange nord-américain signé par le gouvernement?

**L'hon. Jim Karygiannis:** Madame la Présidente, j'aimerais rassurer mon collègue le député de Windsor-Ouest en lui disant premièrement que le gouvernement consacre beaucoup d'efforts à l'établissement d'une politique de l'aérospatial. Mais je voudrais aussi lui donner une autre assurance sur un sujet relatif au mandat qui m'a été confié par mon ministre, c'est-à-dire le pacte de l'automobile et l'industrie automobile.

Il y a eu à ce sujet d'abondantes discussions qui ont commencé il y a quelques années. Le ministère des Transports, le ministère de l'Industrie, le ministère des Finances, le ministère des Ressources naturelles et le ministère de l'Environnement collaborent pour veiller à ce que nous nous dotions d'une politique concernant l'industrie de l'automobile. Nous avons l'intention de dire aux fabricants comment nous voulons que les automobiles soient construites, car notre rôle de gardiens de l'avenir du pays l'exige. Nous devons protéger l'environnement. Nous ne sommes pas seulement responsables envers les fabricants et les travailleurs qui oeuvrent sur les chaînes de montage, mais aussi, et surtout, envers nos enfants.

Nous ne pouvons pas poursuivre notre chemin dans la voie actuelle. Nous ne pouvons pas continuer à produire des automobiles en série comme celles d'aujourd'hui. Nous devons faire des automobiles qui consomment moins et qui ménagent l'environnement. Si nous n'adoptons pas cette politique, nos dépenses pour la santé dépasseront largement la somme de 160 milliards de dollars d'ici 2016.

Nous avons besoin d'une législation responsable. C'est pourquoi les ministères que j'ai nommés ainsi que les secrétaires parlementaires et les ministres chargés de ces ministères s'efforcent ensemble d'établir une politique qui respecte l'environnement et qui correspond

aux besoins des Canadiens. Je peux garantir à la Chambre que cette tâche sera accomplie dans les meilleurs délais.

**L'hon. Rob Nicholson (Niagara Falls, PCC):** Madame la Présidente, je suis heureux de faire quelques observations au sujet du projet de loi C-4, Loi de mise en oeuvre de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Le projet de loi permettrait la poursuite de l'évolution du secteur du droit des sûretés. Il s'agit d'un pas dans la bonne direction. J'estime que les députés et les Canadiens devraient le considérer comme un prolongement des nombreuses mesures prises dans ce secteur.

Les députés qui exercent le droit ou qui connaissent bien le domaine savent que si on remonte quelques centaines d'années en arrière, la seule garantie qu'on pouvait obtenir était une hypothèque sur une propriété ou une maison. Cela fonctionnait très bien parce que les prêteurs étaient disposés à prêter de l'argent en partant du principe que s'ils n'étaient pas remboursés, ils se réservaient le droit de confisquer la propriété ou la maison. Par conséquent, les taux hypothécaire étaient toujours très bas.

Toutefois, avec le développement du commerce et d'autres types d'actifs, il a été nécessaire de trouver une façon de fournir des garanties et d'obtenir du financement. En grande partie pendant les XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, cela se limitait aux activités maritimes, la forme la plus courante d'échanges commerciaux entre pays. Sur une période de deux siècles, on a élaboré un ensemble de règles de droit qu'on a appelé le droit de l'amirauté et qui renfermait un vaste éventail de règles et d'obligations visant à régir le transport maritime partout dans le monde. Dans l'ensemble, cette façon de procéder a bien fonctionné, car elle donnait confiance aux personnes qui faisaient des échanges commerciaux à l'échelle internationale. Les particuliers ou les pays qui ne tenaient pas compte des règles en subissaient les conséquences.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, des navires ont été confisqués ou saisis dans divers pays, et un certain nombre de particuliers et de pays ont vite constaté qu'une canonnière de la marine royale était dans le port pour protéger les garanties.

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, ces méthodes d'application ne se prêtaient plus aussi bien au commerce moderne, non seulement en raison du caractère direct de l'approche, mais également parce qu'il existait d'autres types de garanties. Avec le développement de l'industrie aéronautique au cours du XX<sup>e</sup> siècle, il devenait nécessaire de disposer d'autres types de garanties.

Cette nouvelle situation était très difficile parce qu'en l'absence de moyens d'exécuter les garanties à l'échelle de la planète, les prêteurs, naturellement, hésitaient à prêter de l'argent. Si, par exemple, quelqu'un était propriétaire d'un avion au Canada et voulait s'en servir pour se rendre à divers endroits dans le monde, les prêteurs voudraient, bien entendu, savoir ce qui se passerait si cette personne ne remboursait pas sa dette, surtout si l'avion se trouvait dans un pays aux lois différentes ou encore, sans lois. Par conséquent, les prêteurs étaient très réticents à prêter de l'argent parce qu'ils n'étaient pas sûrs de pouvoir réaliser leur garantie si l'avion ou tout autre pièce d'équipement qu'ils avaient financée se trouvait à l'étranger.

*Initiatives ministérielles*

L'industrie aéronautique avait beaucoup de mal à obtenir du financement, et quand elle le pouvait, elle le payait très cher, ce qui n'était à l'avantage de personne. Non, ça n'arrangeait ni l'industrie, ni, honnêtement, les passagers. Ceux d'entre nous qui prennent l'avion veulent payer le prix le plus bas possibles, mais si la société aérienne a du mal à obtenir un financement abordable, elle en répercutera les coûts sur les passagers, ce qui n'est bon pour personne.

J'aimerais voir une convention qui comprenne, entre autres choses, comme l'a dit le secrétaire parlementaire, les aéronefs, les moteurs d'aéronef, les hélicoptères, le matériel roulant—qui est un autre type de bien qui se déplace au-delà des frontières—et, ce qui n'est pas sans intérêt, les biens spatiaux. Nous pourrions vraisemblablement obtenir une garantie sur un satellite.

● (1255)

Ce qui est bon dans tout cela, c'est qu'il y a un seul guichet. Apparemment, il sera disponible dans Internet afin que dans le monde entier, on puisse vérifier s'il y a une garantie sur un matériel d'équipement donné. Cela va rassurer tous les intéressés.

Le Canada a une très importante industrie aéronautique. Cela va aider. On parle beaucoup des difficultés de l'industrie du transport aérien et de l'industrie aéronautique. Si elles peuvent obtenir du financement, cela va grandement les aider. Ce sera utile à tous.

J'ai interrogé le secrétaire parlementaire sur la question des compétences provinciales et je voudrais examiner un peu plus en profondeur cette question lorsqu'elle sera renvoyée au Comité des transports. De façon générale, le droit des contrats est de compétence provinciale. Chaque province a des lois et des règles qui régissent les contrats. En fait, la province que je connais le mieux, l'Ontario, a une mesure législative semblable à celle-ci appelée Loi sur les sûretés mobilières.

Lorsqu'on obtient du financement pour une automobile, cette dernière est enregistrée et les données portant sur cette automobile sont informatisées. Tous ceux qui sont intéressés à l'acheter ou à la financer sont en mesure de savoir si elle est porteuse d'une garantie en consultant un terminal informatique situé à l'un des bureaux d'enregistrement répartis dans la province. L'Ontario a déjà un régime en place, à l'instar d'autres provinces, et elle s'intéresse beaucoup à cette question.

Pour ma part, je souhaiterais vraiment savoir quand les autres provinces vont ratifier cette entente, car le gouvernement fédéral ne peut ratifier des dispositions de ce genre alors qu'une si grande partie de la question est de compétence provinciale. J'aimerais bien connaître le calendrier au Québec, qui a un si grand intérêt dans l'industrie visée par le projet de loi. En fait, je serais très intéressé de connaître l'opinion de la province là-dessus. C'est l'un des aspects que je souhaiterais qu'on aborde au comité en demandant aux provinces leur point de vue là-dessus.

Quoiqu'il en soit, je tiens à garantir à la Chambre que nous croyons de ce côté-ci que le projet de loi devrait être adopté. C'est un pas dans la bonne direction et je serais intéressé à entendre ce que les intervenants de l'industrie ont à dire. Je pense qu'il sera accepté de façon très large et, en toute franchise, qu'il sera très bien accueilli. Chaque fois qu'on nous soumet un document d'une centaine de pages, il peut renfermer des surprises, mais nous nous pencherons là-dessus à l'étape de l'étude au comité, car je crois vraiment que c'est un pas dans la bonne direction. J'espère que le Canada va ratifier ce document, que nos provinces en feront autant et enfin, que tous les autres pays du monde adhéreront à ce régime.

● (1300)

[Français]

**Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ):**

Madame la Présidente, je suis heureuse de prendre la parole sur le projet de loi C-4 qui vise à mettre en oeuvre deux accords internationaux, soit la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et le Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques qui s'y ajoute.

Le projet de convention est destiné à créer un régime juridique international relatif à l'ordre de paiement des créanciers et les droits détenus par des vendeurs. L'objectif principal de la convention est le financement efficace des équipements de transport, ce qui favorisera le développement de modes de transports coûteux utilisant des technologies modernes, notamment celui relatif à l'aéronautique.

Ces accords visent à faire en sorte que les pays signataires harmonisent leurs législations concernant les garanties que les prêteurs prennent sur les matériels mobiles comme les avions, par exemple. De plus, ces accords prévoient la création d'un registre international des aéronefs qui permettra facilement aux prêteurs de connaître l'état d'un avion ou de savoir s'il est hypothéqué, de combien et au profit de qui.

On le sait, des sommes considérables sont en jeu dans le financement de tels matériels d'équipement. Il est donc primordial que le créancier ait la certitude qu'en cas de défaillance du débiteur dans le paiement du prix ou en cas de toute autre inexécution, le régime juridique applicable assurera le respect de ses droits réels et contractuels, et mettra à sa disposition des moyens juridiques efficaces et sûrs pour la mise en oeuvre de ces droits.

Normalement, en cas de conflit entre diverses lois, celle qui s'applique est celle où se trouve le bien mis en garantie. Dans le cas d'un immeuble, c'est assez simple. Cependant, dans le cas de matériel d'équipement mobile qui se déplace en permanence d'un État à un autre, c'est un véritable casse-tête et une source coûteuse d'incertitude, tant pour le prêteur que pour l'emprunteur.

Si ces pays n'ont pas harmonisé leurs lois, notamment quant à l'ordre dans lequel les créanciers sont payés, des batailles juridiques interminables peuvent survenir, entraînant des délais longs et coûteux, lorsque la société de transport aérien ne se montre pas en mesure d'effectuer ses paiements. De plus, des lois contradictoires causent beaucoup d'incertitude et augmentent les risques pour le prêteur, qui lui compense souvent en chargeant des intérêts beaucoup plus élevés.

D'où le besoin de règles juridiques internationales qui offriront aux créanciers la sécurité nécessaire tout en incorporant des mesures visant à la protection du débiteur. Cela représente un avantage concurrentiel pour l'industrie du transport aérien. Puisque le risque associé aux prêts ou aux contrats de location sera moindre, les entreprises de transport aérien pourront plus facilement obtenir du financement.

Aussi, il est à prévoir que les coûts des emprunts diminuent. Tout cela devrait faciliter la tâche aux transporteurs qui veulent se procurer de nouveaux avions, et donc améliorer les perspectives de l'industrie aéronautique qui les construit.

*Initiatives ministérielles*

On sait que l'industrie du transport aérien est en crise. Les craintes provoquées par les attentats du 11 septembre 2001 ont diminué l'achalandage. L'arrivée de transporteurs à bon marché a fait diminuer les prix des billets. L'augmentation du prix du pétrole, qui représente 16 p. 100 des coûts d'opération des entreprises de transport aérien, augmente les frais d'opération. Tout cela diminue la marge de profit des transporteurs.

Le résultat est que de nombreux transporteurs aériens sont en crise. Air Canada est sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers. Sabena et Swissair ont déclaré faillite. Alitalia et American Airlines sont en très sérieuses difficultés. Dans ce contexte, on comprend que les prêteurs hésitent à leur avancer les fonds dont ils ont besoin pour renouveler leur flotte, chose indispensable pour rester dans le marché. Augmenter la garantie qu'un prêteur pourra récupérer l'avion en cas de non-paiement ne peut qu'aider.

L'objectif poursuivi par ces conventions est donc des plus pertinents et des plus profitables autant pour les transporteurs que pour les fabricants d'équipement et c'est pourquoi le Bloc québécois est en faveur du principe du projet de loi C-4, sous réserve, bien entendu, de s'assurer, lors de l'étude en comité, que tous les détails du projet de loi seront conformes aux deux accords internationaux.

Évidemment, la loi ne peut concerner que les questions de juridiction fédérale. Les questions relatives aux garanties sur prêts relèvent beaucoup plus du droit civil qui, lui, relève des compétences des provinces. La mise en oeuvre du traité et du protocole ne pourra donc se faire que si les provinces, elles aussi, amendent leurs lois.

Voilà une illustration de plus de la nécessité d'associer étroitement le Québec et les provinces à la négociation et la conclusion des accords internationaux. Une telle inclusion, en plus de leur permettre de défendre les intérêts de leurs citoyens et de leurs citoyennes, faciliterait aussi la mise en oeuvre des traités internationaux.

• (1305)

Cela étant dit, le projet de loi C-4 est un pas dans la bonne direction. Toutefois, il ne règle pas le vrai problème de l'industrie aéronautique qui est l'absence de politique de l'aéronautique. Le fait que le Canada prenne le pas sur plusieurs pays pour signer ce traité est très bien, mais il doit faire beaucoup plus que cela et absolument mettre en oeuvre une vraie politique de l'aéronautique.

La situation urge plus que jamais. D'ailleurs, les événements de la semaine dernière nous l'ont démontré une fois de plus, lorsque Bombardier s'est fait courtiser par trois États américains qui veulent que l'entreprise y installe ses facilités pour la construction de ses appareils de 100 et de 115 places. Il semble évident qu'ils offrent tous plus que les 700 millions de dollars que Bombardier demande au gouvernement fédéral.

Pendant ce temps, Ottawa attend. Le soutien à la recherche et développement est anémique. Le programme Partenariat technologique Canada est sous-financé. Les contrats d'exportation soutenus par Exportation et développement Canada sont trop peu nombreux.

Le gouvernement fédéral doit agir rapidement puisque c'est tout un pan d'une industrie pourtant prospère qui risque d'être lourdement affecté.

L'industrie aéronautique québécoise, dont les ventes se chiffrent à 14 milliards de dollars et qui embauche plus de 40 000 personnes, représente près de la moitié des emplois en haute technologie au Canada. Sur les 250 entreprises de ce secteur, 240 sont des PME qui agissent comme fournisseurs pour la grande entreprise. Ces

240 PME, toutes ensemble, représentent 10 p. 100 du chiffre d'affaires total de l'industrie aéronautique canadienne.

Ces PME pourraient faire bien davantage. En effet, les entreprises étrangères représentent environ les deux tiers des fournisseurs de l'industrie aéronautique québécoise. C'est dire le potentiel de croissance des PME québécoises si elles arrivaient à s'arroger une partie de ce marché. Cependant, pour cela, elles ont besoin d'aide.

Pour être certifiée fournisseur dans l'industrie aéronautique, une PME doit répondre à une série de critères très stricts exigés par le donneur d'ordres. Elle doit pouvoir être associée au développement de tout nouveau produit, et ce, dès les débuts de sa conception et de sa mise au point. De plus, elle doit répondre aux exigences particulièrement sévères du donneur d'ordres en matière de qualité et de qualification de sa main-d'oeuvre. Toutes ces exigences coûtent très cher, et parfois trop cher pour ce qu'une PME peut assumer seule.

Le gouvernement fédéral doit soutenir ces entreprises qui seraient prêtes à passer du statut de petite entreprise aux finances précaires, à celui de moyenne entreprise apte à prendre d'assaut le marché si on leur en donnait les moyens.

On sait aussi que deux des principaux employeurs québécois en aéronautique sont Bombardier et Pratt & Whitney. Ce dernier possède des installations dans mon comté à Longueuil. Tour à tour, ces fleurons de notre industrie québécoise décrivent et condamnent l'insuffisance de soutien fédéral pour une industrie qui fait face à une concurrence vive. Si le gouvernement fédéral ne fait rien, il se fera damer le pion par les États-Unis ou la Grande-Bretagne.

Mettre en péril ces deux fleurons du secteur aéronautique est non seulement remettre en cause 40 000 emplois, mais aussi ébranler les nombreuses PME qui gravitent autour de ce secteur.

Comme le disait l'actuel ministre des Transports, l'aéronautique est au Québec ce que l'automobile est à l'Ontario. Je dirai au ministre des Transports qu'il serait temps d'arrêter de décrire une situation que l'on connaît amplement et qu'il devrait agir rapidement en mettant en place, et ce rapidement, une véritable politique de l'aéronautique, au même titre que l'Ontario a pu bénéficier depuis des décennies, en termes de soutien fédéral, d'une réglementation particulière, de subventions substantielles ou encore d'accords commerciaux particuliers, comme le Pacte de l'automobile.

La ratification d'accords internationaux, c'est une chose, et le Bloc québécois est d'accord avec le principe du projet de loi C-4. Toutefois, il faut aussi agir au niveau domestique, et ce, rapidement. D'ailleurs, le Canada n'a rien pour être fier, puisqu'il est pratiquement le seul pays industrialisé à ne pas avoir une politique claire et cohérente à cet égard.

Partout dans le monde, on reconnaît que ce secteur doit s'appuyer sur la recherche et le développement de la haute technologie avant de concevoir le produit final, ce qui veut dire qu'avant que le produit ne soit commercialisé, cela nécessite des investissements considérables. Il s'agit donc d'un secteur fortement intensif en recherche et développement. Les autres pays l'ont compris, le Canada y pense encore.

C'est pourquoi le Bloc québécois réclame, depuis plusieurs années déjà, une politique de l'aéronautique et de l'aérospatial, qui devrait comprendre plusieurs éléments.

Prenons le soutien à la recherche industrielle. En effet, développer un produit de haute technologie, qu'il s'agisse d'un médicament ou d'un avion, coûte cher et prend du temps. À cette étape, le financement gouvernemental est crucial.

*Initiatives ministérielles*

●(1310)

Comme M. Louis Chênevert, président de Pratt & Whitney Canada, le dit si bien:

Si Pratt & Whitney réussit à se démarquer internationalement, c'est qu'elle a acquis une technologie unique grâce aux investissements en recherche et développement qu'elle a faits au cours des 20 dernières années.

Il rajoute ceci:

[...] Et parce que le gouvernement fédéral a contribué à cet effort via son programme de Partenariat technologie Canada, il va bénéficier des retombées... Quand on investit en recherche et développement, cela rapporte!

En effet, par le programme Partenariat technologique Canada, Ottawa investit dans la recherche et le développement du produit, puis se repaye en recevant des redevances. Vous comprenez bien qu'à long terme, tout le monde y gagne.

Or, alors que les dépenses en recherche industrielle augmentent d'environ 8 p. 100 par année, les fonds que le gouvernement investit dans le programme demeurent à peu près constants. Cela menace sérieusement l'industrie aéronautique qui, je le rappelle, est un fleuron de l'industrie québécoise. Il importe que notre secteur aéronautique, qui exporte 89 p. 100 de sa production, soit en mesure de faire face à ses concurrents qui, eux, jouissent d'un soutien beaucoup plus important. Ainsi, huit ans après sa création, le programme est aujourd'hui largement sous-financé.

Aux États-Unis, par exemple, le Pentagone investit 45 milliards de dollars américains en recherche et développement, dont quelque 6,5 milliards de dollars vont directement à Boeing, Raytheon et United Technologies.

Bombardier, elle, a récemment annoncé la suppression de 2 000 emplois à Montréal, et le pire est peut-être à venir si le Canada continue de se traîner les pieds et si Bombardier accepte l'offre américaine.

C'est pour toutes ces raisons que le Bloc québécois demande une hausse substantielle des investissements fédéraux dans le Partenariat technologique Canada.

Il faut aussi encourager les exportations. En effet, comme le marché canadien de l'aéronautique est limité, nos entreprises ne peuvent amortir les coûts du développement des appareils que si elles investissent le marché mondial. Le secteur de l'aéronautique exporte 89 p. 100 de sa production. Or, Ottawa encourage beaucoup moins les exportations que les autres pays, obligeant nos entreprises à soutenir la concurrence.

Au cours des trois dernières années, Exportation et développement Canada, EDC, l'organisme fédéral qui finance les contrats d'exportation, a financé en moyenne 41 p. 100 des livraisons d'avions régionaux de Bombardier. En comparaison, au cours de la même période, la banque de développement du Brésil a financé en moyenne plus de 80 p. 100 des livraisons d'Embraer.

Pire, le soutien d'EDC a baissé en 2003 pour s'établir à 37 p. 100. La majorité de ces financements était pour des contrats existants, alors qu'Embraer, en comparaison, a reçu cette année l'appui de l'État brésilien pour presque tous ses financements.

Le Bloc québécois demande donc que le gouvernement fédéral augmente son financement des contrats d'exportation des entreprises au même niveau que celui dont jouissent leurs concurrents étrangers.

Ainsi, il y a plusieurs mesures que le gouvernement fédéral pourrait mettre en place s'il avait une réelle volonté d'aider l'industrie aéronautique. Aujourd'hui, l'étude du projet de loi C-4 est un pas dans la bonne direction, mais il n'enlève rien au fait que le

gouvernement se doit d'instaurer rapidement une réelle politique pour l'industrie de l'aéronautique.

Par ailleurs, avec un surplus de 9,1 milliards de dollars en 2003-2004, ce n'est certainement pas l'argent qui manque, d'autant plus que, comme j'ai tenté de le démontrer, en investissant dans le secteur, il y a beaucoup de retombées économiques. J'espère que le ministre des Transports ainsi que le ministre de l'Industrie en sont pleinement conscients. Avec le retour sur l'investissement, le fédéral y trouve son compte, tout comme l'ensemble de la population.

Investir aujourd'hui, c'est assurer la viabilité d'un secteur névralgique de notre économie québécoise.

●(1315)

[Traduction]

**M. Ken Boshcoff (Thunder Bay—Rainy River, Lib.):** Madame la Présidente, je partagerai mon temps de parole avec le député d'Ancaster—Dundas—Flamborough—Westdale.

Je suis heureux de prendre la parole au sujet du processus de consultation concernant la Loi sur les garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. La consultation des parties prenantes et des autres intéressés, ainsi que leur appui jouent un rôle déterminant dans l'élaboration et l'adoption de toute loi au Canada. Notre pays a joué un rôle de premier plan dans la négociation de la convention et du protocole parce que divers groupes, notamment des provinces, des territoires, des transporteurs aériens comme Air Canada, des associations industrielles comme l'Association du transport aérien du Canada et des fabricants d'aéronefs, dont Bombardier et Pratt & Whitney Canada, ont appuyé les objectifs de la convention et du protocole.

Le 31 mars, le Canada a signé la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et le Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Les fonctionnaires de Justice Canada ont systématiquement consulté les provinces et territoires tout au long des négociations qui ont abouti à l'adoption de la convention et du protocole.

Les provinces et les territoires continuent d'être consultés par le truchement de la Conférence pour l'harmonisation des lois au Canada et du groupe consultatif sur le droit international privé du ministère de la Justice. Ils ont manifesté un intérêt et un appui soutenus à ces textes.

Les transporteurs aériens, fabricants d'aéronefs et financiers canadiens ont également été consultés tout au long du processus et ont fermement appuyé la convention et le protocole. Ils estiment que la mise en oeuvre de la convention et du protocole apportera plus de certitude aux créanciers et améliorera leur capacité d'exécuter leurs garanties, ce qui aura pour effet de réduire les risques financiers. Les consultations ont également montré que les intervenants du secteur de l'aviation canadienne, les avocats du domaine financier et les parties intéressées à l'insolvabilité appuient la mise en oeuvre de la convention et du protocole au Canada.

La convention et le protocole seront ratifiés à condition d'être mis en oeuvre par un nombre suffisant de provinces et de territoires. La Conférence pour l'harmonisation des lois au Canada a élaboré, avec la participation de représentants provinciaux et territoriaux, une loi uniforme de mise en oeuvre de la convention et du protocole à la grandeur du Canada.

S'inspirant de cette loi, l'Ontario et le Canada ont déjà adopté des lois de mise en oeuvre qui entreraient en vigueur dès que les textes prendront effet au Canada. Il est également à prévoir que d'autres provinces et territoires adopteront des lois de mise en oeuvre, en particulier les provinces qui ont d'importants intérêts dans le secteur de l'aviation.

L'adoption du projet de loi à l'étude inciterait les autres provinces et territoires à légiférer pour mettre en oeuvre les modalités des accords qui relèvent de leur compétence. Cela faciliterait la ratification de la convention et du protocole par le Canada. Le gouvernement canadien a collaboré avec les provinces et les territoires tout au long de cet exercice. Le projet de loi à l'étude constitue une étape importante à cet égard. Enfin, la mise en oeuvre rapide de la convention et du protocole au Canada confirmerait le leadership de notre pays dans le secteur de l'aviation civile internationale.

• (1320)

**M. Russ Powers (Ancaster—Dundas—Flamborough—Westdale, Lib.):** Madame la Présidente, j'ai le plaisir d'ajouter quelques précisions aux observations préliminaires du secrétaire parlementaire du ministre des Transports. Je profiterai de l'occasion pour relever certains des avantages qui découleront de l'adoption du projet de loi, que l'on appelle communément le projet de loi C-4, sur les garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, c'est-à-dire les matériels d'équipement aéronautiques.

Je crois que nous conviendrons tous qu'une industrie de l'aéronautique solide et compétitive est un élément important de l'économie canadienne au XXI<sup>e</sup> siècle. L'adoption du projet de loi aidera l'industrie canadienne du transport aérien ainsi que l'industrie de l'aérospatiale à être plus concurrentielles au sein de l'économie mondiale en facilitant leur accès aux marchés financiers.

Le 31 mars de cette année, le Canada a signé la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et le Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. La Convention et le Protocole mettront en place un cadre international pour le financement de matériels d'équipement aéronautiques. Dans ce cadre, la valeur des aéronefs sera utilisée en garantie de paiement, comme pour une hypothèque ou un bail.

Adopter la loi afin de mettre en place la convention et le protocole réduira le risque financier pour les créanciers, leur permettant d'avoir accès à des niveaux de financement plus élevés pour l'achat d'aéronefs. Cette mesure réduirait les coûts pour les acheteurs ou locataires d'aéronefs, augmentant ainsi leur compétitivité et renforçant les secteurs du transport aérien et de l'aérospatial. Le résultat escompté est un impact positif direct sur les gains, les investissements et la rentabilité globale des sociétés aériennes.

Les avantages de la mise en oeuvre comprennent une sûreté accrue pour les créanciers; une augmentation de la compétitivité mondiale des industries canadiennes de l'aérospatial et du transport aérien; le maintien des emplois au Canada et, enfin, un effet d'entraînement pour différentes régions du Canada. Si le Canada ratifie la convention et le protocole et adopte la loi en temps opportun, les acheteurs canadiens pourront profiter de commissions d'encours moindres.

Par exemple, aux États-Unis, la U.S. Export-Import Bank offre une réduction du tiers de ses commissions d'encours aux sociétés dont l'État d'origine a signé, ratifié et mis en oeuvre la convention et

### *Initiatives ministérielles*

le protocole avant le 30 septembre 2005. Cette offre reconnaît qu'atténuer l'incertitude se traduit par des coûts moindres. De tels avantages contribuent à la compétitivité de l'industrie. À mesure que l'industrie canadienne du transport aérien deviendra plus concurrentielle, les consommateurs pourraient profiter de ces avantages par le biais d'une augmentation des services aériens et d'une baisse des tarifs.

Une industrie saine du transport aérien se traduira bien sûr par davantage d'emplois pour les Canadiens. En devenant plus compétitives et plus importantes, les sociétés aériennes étendront leur main d'oeuvre. Cette mesure aura des retombées avantageuses pour le secteur de la fabrication des aéronefs. L'industrie du transport aérien et l'industrie manufacturière de l'aérospatial offrent de nombreux emplois spécialisés et bien rémunérés. On ne peut ignorer l'importance de tels emplois et leurs répercussions sur l'économie.

L'Alberta et l'ouest du Canada profiteront de la compétitivité accrue de WestJet. Puisqu'il héberge Air Canada, Jetsgo, Pratt & Whitney Canada et Bombardier, le Québec connaîtra sans aucun doute un regain économique. De plus, la présence de CanJet et de Pratt & Whitney Canada dans l'est du Canada aura des répercussions économiques positives pour ces provinces.

Les petites sociétés aériennes du pays jouiront aussi des avantages de la convention et du protocole. En outre, les fabricants d'aéronefs et leurs nombreux sous-traitants au Canada seront touchés favorablement par la plus grande certitude découlant de la convention et du protocole.

En bref, l'adoption du projet de loi sera une étape importante vers le renforcement de l'industrie canadienne du transport aérien, ce qui entraînera des retombées concurrentielles avantageuses et d'autres avantages, à travers le pays.

• (1325)

[Français]

**Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ):** Madame la Présidente, j'ai écouté attentivement le discours de mon collègue, et je m'interroge, bien entendu. Comme je l'ai dit précédemment, nous sommes favorables au principe du projet de loi. Par contre, j'aimerais connaître un peu son opinion. J'imagine qu'il est du côté ministériel.

Quelles sont, de son côté, les pressions qu'il fait non seulement auprès du ministre des Transports mais aussi du ministre de l'Industrie, pour qu'effectivement le Canada ait une politique nationale ou canadienne sur l'aéronautique?

Comment, concrètement, peut-on s'assurer qu'il y aura une suite à ce projet de loi intéressant, bien entendu, mais qui n'est qu'une partie de solution ne réglant en rien les problèmes que vit actuellement l'industrie, qui, comme il le disait si bien, est une industrie très importante pour le Québec?

[Traduction]

**M. Russ Powers:** Madame la Présidente, il est évident que ma réponse ne la satisfèra pas entièrement. Cependant, le ministre des Transports, son secrétaire parlementaire et divers autres ministères travaillent d'arrache-pied en vue d'élaborer une stratégie nationale très positive et proactive pour notre industrie aéronautique, afin de créer de nouveaux emplois et d'assurer la sécurité non seulement de notre équipement, mais aussi des voyageurs. Nous allons tenir tous les députés au courant à mesure que nous aurons plus d'information.

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NDP):** Madame la Présidente, la question précédente évoquait clairement une préoccupation, en demandant si tout cela aboutirait à quelque chose d'autre.

*Initiatives ministérielles*

Je tiens à faire un bref rappel historique. L'industrie automobile, à l'instar de l'industrie aéronautique, doit composer avec la concurrence intense que lui livrent certains gouvernements qui ont recours aux subventions et à d'autres pratiques favorables à l'infrastructure, à la main-d'oeuvre ou aux salaires. Ces stratégies nous coûtent des emplois. En effet, le Québec a été durement touché par l'absence d'une politique de l'automobile pendant les dix dernières années. Les promesses se sont succédé, sans plus.

En particulier, le gouvernement a créé le Conseil canadien des partenariats de l'automobile. Il y a déjà deux ans et demi que la première réunion a eu lieu à Toronto et j'y ai participé. Nous croyons que des recommandations nous seront présentées le mois prochain. Il y a longtemps que nous attendons cela.

Comment le député peut-il nous assurer que nous n'aurons pas à attendre deux ans avant que des mesures concrètes ne soient prises ou avant que quelque chose d'autre ne se produise? À en juger par le passé, le gouvernement n'a jamais apporté de changements vraiment significatifs. L'industrie ne peut attendre.

Les emplois sont très importants dans cette industrie, non seulement pour les régions, mais pour l'ensemble du pays. Ce sont des emplois bien rémunérés qui rapportent des impôts substantiels. De même, ils génèrent des retombées substantielles dans tous les domaines, des dons de charité à Centraide, car les gens bénéficient d'emplois rémunérateurs. De plus, chaque emploi dans le secteur de l'automobile contribue à la création de six autres emplois en Ontario, un sur sept au Canada et un sur quatre à Windsor. C'est la même situation dans l'industrie aéronautique.

Le gouvernement reconnaîtra-t-il qu'il a traîné ses savates dans le cas de l'industrie automobile? Nous n'avons encore aucun résultat à ce jour. Je tiens à ce que le gouvernement ne fasse pas la même chose dans le cas de l'industrie aérospatiale. Ces emplois seront alors disparus et il ne restera plus que des libéraux arrogants.

• (1330)

**M. Russ Powers:** Madame la Présidente, même si elles ne s'appliquent pas au projet de loi en question, les préoccupations du député sont tout à fait légitimes. Ma circonscription doit actuellement composer avec les contraintes frappant le secteur sidérurgique, qui ont des répercussions indirectes sur cette industrie et sur les régions touchées par le Pacte de l'automobile. Notre désir de présenter cette mesure législative sans tarder démontre clairement le très grand intérêt que nous portons au secteur aéronautique.

Je demande au député de me croire quand je dis que nous nous occuperons sans tarder du secteur de l'automobile, du secteur sidérurgique et de tous les autres secteurs d'importance pour les communautés industrielles de notre pays. Tous les ministères travaillent avec toute la célérité possible pour que le projet de loi soit présenté.

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD):** Madame la Présidente, C'est un honneur pour moi de prendre la parole pour aborder le projet de loi C-4 au nom des électeurs de ma circonscription, Winnipeg-Centre. Notre porte-parole, la députée de Churchill, a étudié ce projet de loi de façon exhaustive. Le NPD est d'avis que le projet de loi C-4 est avantageux et il est largement en faveur de son contenu actuel.

Le secteur aéronautique est vital pour Winnipeg dans son ensemble et pour Winnipeg-Centre en particulier. Les gens de ma circonscription ont de l'intérêt pour tout projet visant à stimuler les activités de fabrication dans le secteur aéronautique et à stabiliser les emplois essentiels des gens de la région.

Les députés néo-démocrates ont souvent parlé de l'industrie aérospatiale à la Chambre des communes. J'ai parlé de la santé et de la stabilité de cette industrie dans un certain nombre de contextes. Je me souviens d'un problème particulier qui a été soulevé à la fin de la 37<sup>e</sup> législature. Il s'agissait de l'utilisation assez inquiétante ou, si vous préférez, de l'utilisation à mauvais escient ou abusive qui était faite des prêts consentis dans le cadre du Programme de partenariats technologiques afin d'assurer la solvabilité et la santé de l'industrie aérospatiale au Canada. Nous voyons dans le projet de loi C-4 un effort pour stimuler cette industrie et une mesure positive visant à encourager le développement de marchés pour les produits de notre industrie canadienne, alors que nous considérons les prêts consentis dans le cadre du Programme de partenariats technologiques comme un scandale comparable à celui des commandites ou pire que ce dernier. Des milliards de dollars ont été dépensés pour des prêts consentis dans le cadre du Programme de partenariats technologiques, comparativement à des millions de dollars engloutis dans le scandale des commandites.

On parle vraiment à tort de prêts liés aux partenariats technologiques. Un prêt n'est pas un prêt s'il n'est pas remboursé. Il devient alors autre chose. Sur l'ensemble des prêts consentis au titre des partenariats technologiques, 2 p. 100 ont été remboursés, et 98 p. 100 ne l'ont pas été. Cela comprend les 480 millions de dollars versés à Bombardier et les millions de dollars accordés à Pratt & Whitney et à d'autres sociétés manufacturières du secteur aérospatial.

Pour bien comprendre ce taux de remboursement, examinons un autre programme administré par le gouvernement du Canada, le Programme canadien de prêts aux étudiants. Sur l'ensemble des prêts consentis aux étudiants, 96 p. 100 sont remboursés, et le gouvernement harcèle sans relâche les 4 p. 100 de mauvais payeurs qui restent. Il ne ménage aucun effort pour récupérer chaque cent prêté aux étudiants canadiens qui poursuivent des études postsecondaires. Bon sang, le gouvernement va jusqu'à menacer de saisir leur salaire et d'aller chez eux saisir leurs biens. Or, selon les dernières données, le gouvernement a sciemment décidé de fermer les yeux sur les 3 milliards de dollars de prêts impayés au titre des partenariats technologiques, la majeure partie de ces prêts n'ayant pas été accordés à de nouvelles sociétés qui avaient du mal à survivre et qui devaient privilégier la R-D pour pouvoir commercialiser leurs produits. Ces prêts ont été consentis au secteur de l'aérospatiale et à IBM.

Pourquoi diable le gouvernement du Canada a-t-il consenti à IBM des prêts liés aux partenariats technologiques? S'agit-il d'une nouvelle société en difficulté? S'agit-il d'une société canadienne? Non. Cette entreprise a-t-elle jamais remboursé ses prêts? Non. Je suis désolé de me éloigner un peu du projet de loi C-4, mais cela m'a rappelé une des disparités constatées dans notre façon d'aider l'industrie aérospatiale. La comparaison est justifiée.

Le NPD est en faveur de la convention et du protocole du Cap qui, si nous avons bien compris, permettraient d'amoindrir les risques et les coûts associés à la vente d'aéronefs à l'échelle internationale. Nous sommes en faveur de ce protocole dont le but est de réduire les coûts d'achat d'aéronefs pour les pays en voie de développement. Nous comprenons les difficultés qu'éprouvent les pays en voie de développement. Nous comprenons les difficultés qu'ils éprouvent à obtenir des fonds ou à trouver des institutions de financement qui sont prêtes à leur fournir les capitaux nécessaires pour acheter des biens coûteux comme des aéronefs. Ils payent le gros prix sur les marchés internationaux pour obtenir des prêts de ce genre. Nous croyons savoir que le protocole a été conçu pour répondre à leurs besoins.

• (1335)

J'ai oublié de vous dire, madame la Présidente, que je partage mon temps de parole avec le député de Hamilton-Centre.

Je sais que le député de Hamilton-Centre suit de très près cette affaire à cause de la nature de sa circonscription et des emplois dont il est question dans ce secteur. Il a hâte de faire connaître son point de vue à la Chambre.

Il me semble qu'il y a plus d'une façon pour nous de promouvoir l'industrie aérospatiale au Canada, soit à Montréal, à Winnipeg, à Vancouver ou dans n'importe quelle autre ville où se trouve une usine de construction aéronautique. Une façon d'y arriver est d'essayer d'améliorer les conditions du marché au moyen d'un instrument comme la convention du Cap et du projet de loi C-4. Une autre façon est de stimuler ou d'aider l'industrie pour qu'elle puisse se rééquiper et fournir le genre de produits que demande le marché en fonction des améliorations qui ont été apportées. Une autre façon est de privilégier la formation et de se doter d'une main-d'œuvre plus qualifiée. Nous devrions nous pencher sur ces questions à la Chambre des communes sous l'angle de la viabilité de l'industrie aérospatiale.

Le gouvernement libéral a laissé tomber tout engagement à l'égard de la formation liée au marché du travail. Il a cédé cette responsabilité aux provinces d'une façon tout à fait désordonnée, qui est loin d'être satisfaisante. Il a signé neuf ententes individuelles sur la formation pour le marché du travail avec neuf différentes provinces, sans qu'il y ait de normes nationales, la formation donnée d'une province à une autre variant énormément.

L'industrie aérospatiale n'a vraiment pas profité des stratégies de formation interprovinciales ou intergouvernementales. Ainsi, l'industrie demeure vulnérable. En l'absence d'une stratégie en matière de ressources humaines reliée à un secteur d'activité, nous serons vulnérables et nous risquons à l'intérieur de ce secteur d'activité de voir des entreprises venir se voler les unes les autres des travailleurs qualifiés. Le gouvernement ne bâtit pas de plan cohérent qui peut nous permettre d'être persuadés que le secteur sera stable et bien desservi.

Je voudrais que nous prenions le temps qui nous reste pour vanter les mérites d'un programme à Winnipeg. Il est administré par la Tec-Voc School et il a été lancé par le sous-ministre par intérim de l'Éducation, Dwight Botting. On a établi des partenariats avec l'industrie aérospatiale non pas au niveau des collèges communautaires ou des établissements d'enseignement postsecondaire, mais au niveau des écoles secondaires, afin de faire un travail intégré et de mettre sur pied des programmes d'apprentissage destinés à préparer de jeunes employés pour le secteur aérospatial. C'est un grand succès. Nous avons répondu à un besoin de l'industrie avec une approche sensée qui maintient les jeunes à l'école et qui leur permet

### *Initiatives ministérielles*

d'espérer qu'ils pourront décrocher des emplois rémunérateurs. On donne ainsi aux fabricants de la circonscription une certaine stabilité et une certaine confiance, car ils savent qu'ils pourront compter sur des jeunes ayant la formation voulue. La formation donnée aux employés est conçue précisément pour répondre aux besoins des usines de fabrication. Cette façon de procéder sera une façon de favoriser la croissance de l'industrie.

Ainsi, il y a plus d'un type de programmes pour aider à s'assurer que notre industrie aérospatiale demeure saine. Il s'agit notamment d'aider à développer les marchés internationaux en appuyant la Convention du Cap et le projet de loi C-4. On doit également, ce qui est tout aussi important, pouvoir compter sur la main-d'œuvre qualifiée voulue.

Il y a une chose à laquelle nous pouvons donner suite avec vision. Si la Chambre des communes le veut ainsi, nous pourrions donner des orientations au gouvernement pour ce qui est d'élargir le rôle du programme d'assurance-emploi, afin qu'il serve à nouveau l'une de ses fins prévues au départ, soit la formation liée au marché du travail à l'échelle nationale. Il y a un excédent de 500 millions de dollars par mois, et non par année, dans la caisse d'assurance-emploi.

• (1340)

Le maintien du revenu a toujours été le rôle principal du programme d'assurance-emploi, mais la Loi sur l'assurance-emploi prévoit également qu'on doit offrir des programmes de formation de la main-d'œuvre, des programmes d'apprentissage et le reste. Nous avons cédé toutes ces responsabilités aux provinces sans leur fournir les fonds nécessaires pour financer ces programmes.

Vous me faites signe, madame la Présidente, que mon temps de parole est écoulé.

**M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NPD):** Madame la Présidente, j'interviens pour la première fois en tant que nouveau député de Hamilton-Centre. D'abord, je remercie mes électeurs et je veux qu'ils sachent que c'est un grand honneur pour moi de prendre la parole et de m'adresser aux députés de la Chambre des communes du Canada.

J'ai été élu député à l'Assemblée législative de l'Ontario, à Queen's Park, en 1990, en même temps que les députés de Sault Ste. Marie, de Dufferin—Caledon et de Halton. Nous avons tous les quatre passé 13 années ensemble à Queen's Park, et nous avons maintenant la chance d'être ici, à la Chambre des communes. Auparavant, j'avais servi au conseil municipal de Hamilton.

J'ai été élu député du caucus néo-démocrate afin d'aborder les enjeux qui sont importants pour le Canada, et dont le moindre n'est assurément pas la défense antimissile, la guerre des étoiles, que les Canadiens se verront imposer si le gouvernement et le premier ministre finissent par avoir gain de cause. Je m'intéresse à nombre de domaines tels que la protection environnementale, les soins de santé, l'éducation et les services sociaux. Il y a une longue liste de domaines qui m'intéressent, mais certains me tiennent particulièrement à coeur.

Je m'intéresse notamment à l'avenir des municipalités aux quatre coins du Canada. Dans presque tous les projets de loi il est question de fonds et de manque de fonds à tous les échelons de gouvernement, et c'est l'une des choses dont nous discutons le plus. Je n'ai pas lu une seule étude qui ne dise pas que l'avenir de la croissance économique d'un océan à l'autre dépend de la capacité du Canada d'avoir des villes et des économies régionales prospères.

*Initiatives ministérielles*

Ce premier ministre et ce gouvernement ont fait des tas de promesses. J'ai eu la chance que mon parti me confie le portefeuille des municipalités et j'estime que mon rôle de porte-parole dans ce dossier consiste en grande partie à faire en sorte que le gouvernement donne suite à tout le moins aux promesses minimales qu'il a faites aux municipalités. Or, nous avons déjà vu le gouvernement reculer et s'éloigner encore du niveau d'investissement que le NPD estime nécessaire pour nos municipalités.

L'autre domaine est l'industrie sidérurgique. Bien entendu, ce domaine est intimement lié au projet de loi C-4, qui traite de l'industrie aéronautique à l'échelle internationale et aussi, bien sûr, à l'échelle nationale et qui est important pour nous pour une foule de raisons, l'une d'entre elles étant, pour le député de Hamilton que je suis, l'industrie sidérurgique. Comme mon collègue d'Ancaster—Dundas—Flamborough—Westdale l'a mentionné, une industrie aéronautique prospère et florissante au Canada profite à l'industrie sidérurgique. Ma circonscription et celle de mon collègue de Sault Ste. Marie forment avec quelques autres collectivités, la capitale sidérurgique du pays. Et je ne parle pas de tous les emplois auxiliaires générés par le secteur des pièces pour répondre aux besoins des industries sidérurgique et aéronautique et, par extension, de l'industrie automobile, qui a également été mentionnée plus tôt.

Cette mesure législative devrait, si elle est adoptée comme il se doit, stimuler le secteur de l'industrie aérienne au Canada. Pourquoi cette mesure nous intéresse-t-elle tant? Évidemment parce qu'elle crée des emplois, mais ce qui importe vraiment, c'est le genre d'emplois créés. Il s'agit ici d'emplois à valeur ajoutée. Voilà où nous sommes gagnants. Le Canada ne peut gagner en faisant de la surenchère au reste du monde, que ce soit avec des mesures législatives sur les salaires, sur la santé et la sécurité au travail ou sur l'environnement. Nous ne pouvons gagner à ce jeu. Il y aura toujours quelqu'un qui sera forcé, d'ailleurs souvent exploité, de travailler moyennant un salaire nettement inférieur à ce qui serait jamais proposé à un Canadien. Par conséquent, le Canada est gagnant du fait qu'il possède une main-d'oeuvre en santé, instruite et motivée. Une telle situation ne résulte ni d'allègements fiscaux, ni d'un relâchement de la protection accordée aux travailleurs ou à l'environnement.

Une industrie comme l'industrie aérienne revêt une énorme importance pour l'avenir du Canada et pour sa capacité de fournir à nos enfants et à nos petits-enfants des emplois bien rémunérés et intéressants. Si, en définitive, ce projet de loi renforce l'industrie aéronautique, il renforcera du même coup les secteurs de l'acier et de l'automobile, parce que les gens qui occuperont ces emplois, espérons-le bien rémunérés, auront un revenu disponible leur permettant d'acheter une voiture et d'autres biens qui font tourner notre économie.

Je conclus ma première intervention, et je suis fort heureux d'avoir pensé à ceci, car c'est vraiment important: je présente mes respects et mes félicitations à mon prédécesseur, Stan Keyes, qui a siégé seize ans à la Chambre avec compétence et distinction. Stan est fort respecté dans notre collectivité. Comme tous ceux d'entre nous qui sont en politique depuis longtemps le savent, toutes sortes de raisons peuvent entraîner une défaite électorale et il ne faut jamais se sentir personnellement visé.

• (1345)

Dans le présent cas, je souligne que la décision de l'électorat n'avait rien à voir avec Stan en tant qu'individu. Elle est plutôt attribuable à la situation politique du moment et au fait que j'ai mené une fort bonne campagne. Quoi qu'il en soit, à Hamilton, Stan est une personnalité fort respectée et je suis honoré de marcher sur ses

traces. Je m'efforcerais de représenter la circonscription de Hamilton-Centre aussi bien que l'a fait Stan et qu'il l'aurait fait s'il avait été à ma place.

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Madame la Présidente, j'ai écouté avec intérêt le discours de mon collègue du NPD. Toutefois, je voudrais peut-être faire un peu d'histoire en ce qui concerne l'aéronautique au Canada.

Quand j'ai été élu en 2000, 62 p. 100 des emplois en aéronautique se trouvaient au Québec. D'ailleurs, le premier ministre du Canada de l'époque, M. Jean Chrétien, avait dit que l'aéronautique était au Québec ce que la construction automobile était à l'Ontario. Il nous en a fait la preuve: il a fermé l'usine GM à Boisbriand. Évidemment, vous avez vu depuis ce temps qu'il ne se fait plus de construction automobile au Québec. Selon les derniers relevés de l'industrie, le pourcentage d'emplois en construction aérospatiale au Québec est de 55 p. 100. On est donc passé de 62 à 55 p. 100.

Beaucoup de Québécoises et de Québécois diront que la meilleure façon pour le Québec de créer ses propres emplois serait évidemment d'avoir son propre pays.

Toutefois, je demande à mon collègue du NPD si, véritablement, il ne serait pas temps que le gouvernement fédéral investisse les fonds nécessaires pour appuyer l'industrie aéronautique au Canada, qui est l'un des principaux employeurs au Québec. Ne serait-il pas temps que le gouvernement annonce la couleur et que tous les partis en cette Chambre appuient un investissement massif de capitaux dans toute l'industrie aérospatiale à travers le Canada?

• (1350)

[Traduction]

**M. David Christopherson:** Je réponds sans détour, madame la Présidente, que nous sommes tout à fait d'accord pour investir massivement dans le secteur aéronautique pour la simple raison que, si l'on jette un coup d'oeil sur la scène mondiale, on s'aperçoit que les constructeurs aéronautiques qui réussissent viennent de pays où le gouvernement appuie grandement le secteur. Il y a peut-être une ou deux exceptions, mais tous les grands joueurs de l'industrie bénéficient d'investissements importants grâce à des partenariats avec le gouvernement national et parfois aussi avec des administrations gouvernementales à d'autres échelons.

Il y en a peut-être qui croient, je ne sais trop pourquoi, que les emplois vont atterrir par magie au Canada. Ils pensent peut-être qu'il y a des investisseurs qui cherchent simplement à être gentils avec le Canada. Mais ce n'est pas ainsi que ça se passe. Il faut des investissements en recherche et développement. Voilà pourquoi le projet de loi C-4 est si important: parce qu'il aborde la question dans la perspective de la commercialisation.

Plusieurs étapes distinctes se rattachent à la production d'un avion: la recherche et le développement, l'assemblage, l'assemblage des pièces, l'assemblage final, la vente et la maintenance. À chaque étape, les sommes nécessaires sont énormes. Je n'ai certainement pas l'intention de me disputer avec le député pour savoir si les emplois et les investissements devraient aller dans sa province ou dans la mienne. Nous traitons cette question au cas par cas. Mais puisque le député veut savoir si nous sommes d'accord en principe avec l'argument d'ordre philosophique qui veut que, pour demeurer prospère, l'industrie aéronautique canadienne ait besoin d'investissements majeurs de la part de l'État fédéral et que ce dernier ait un rôle à jouer dans le domaine, je lui réponds sans hésitation que la réponse est oui.

*Article 31 du Règlement*

[Français]

**M. Marcel Gagnon (Saint-Maurice—Champlain, BQ):** Madame la Présidente, j'ai écouté les discours depuis qu'on est à discuter de ce projet de loi que je trouve moi aussi extrêmement important pour le Québec. Mon collègue d'Argenteuil—Papineau—Mirabel vient de souligner jusqu'à quel point c'est peut-être trop important pour le Québec. Cela diminue, et il ne faudrait pas que cela continue de diminuer. D'ailleurs, je vois entrer le ministre des Transports qui, lui-même, mentionnait que l'aéronautique est au Québec ce que l'automobile est à l'Ontario.

Pour aller dans le sens de ce que l'on discutait tout à l'heure, est-ce qu'une politique aérospatiale qui aiderait vraiment l'industrie ne serait pas extrêmement importante, compte tenu qu'une grande partie de cette industrie est au Québec—donc c'est une industrie québécoise—, et compte tenu aussi qu'on sait que des 250 entreprises qui oeuvrent en aérospatiale, 240 sont des PME? Par conséquent, l'avenir est là. On sait que cela prend des PME pour former aussi de grandes entreprises. L'ensemble de ces entreprises fournissent 40 000 emplois au Québec. J'encourage bien sûr le ministre à investir dans le domaine.

Je voudrais demander au député s'il ne croit pas, quand il parle de formation, qu'une partie de la formation se fait justement au palier de la PME. Par exemple, je sais qu'à Trois-Rivières, j'ai eu l'occasion de visiter des usines qui font des pièces d'avion, qui font la rénovation d'avions, qui refont notamment la peinture des aéronefs. On a là des ouvriers compétents qui ne demandent pas mieux que de s'améliorer et de devenir des experts dans le domaine de l'aéronautique. Je voudrais savoir si c'est ce qu'il veut dire quand il parle de spécialiser les étudiants dans ce domaine.

[Traduction]

**M. David Christopherson:** Madame la Présidente, en réponse au député, je pense que j'ai mentionné dans mes propos que l'un des avantages de l'industrie aérospatiale était les emplois à valeur ajoutée. Il est difficile d'avoir des travailleurs hautement spécialisés dans un pays si son système d'enseignement laisse à désirer. Il est encore plus difficile d'avoir des travailleurs hautement spécialisés si ceux-ci ont faim ou s'ils sont malades. Le Canada jouit déjà d'un énorme avantage intrinsèque. Nous devons en profiter.

Si je comprends bien la question du député, elle porte sur la formation spécialisée spécifiquement en industrie aérospatiale et demande si nous devrions ou non accorder une attention spéciale à ce secteur. Le député hoche la tête pour signifier que j'ai bien compris sa question. Ma réponse est oui. Comment est-il possible que nous ayons de la valeur ajoutée, qui découle des compétences, de l'éducation et des talents de chacun de ces travailleurs, si nous n'investissons pas dans la formation qui permet d'obtenir ce genre de travailleurs spécialisés?

Quand nous débattons plus tard, à supposer que les choses se déroulent telles qu'elles se déroulent aujourd'hui, de la question de l'utilisation de l'argent de l'AE, peut-être devons-nous penser à la formation. Les libéraux semblent avoir trouvé des tas d'usages à cet argent. Peut-être devrions-nous songer plutôt à des usages stratégiques de cet argent, notamment la formation hautement spécialisée, particulièrement en aérospatiale.

• (1355)

[Français]

**M. Marc Godbout (Ottawa—Orléans, Lib.):** Madame la Présidente, permettez-moi de vous féliciter pour votre nomination. C'est la première fois que j'ai l'occasion de le faire.

Je suis heureux de pouvoir fournir quelques renseignements sur le contexte et l'histoire de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et le protocole à la convention portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques.

Comme l'ont démontré de récents événements, comme le 11 septembre, le ralentissement économique à l'échelle mondiale et le SRAS, le secteur des transports aériens est particulièrement vulnérable aux soubresauts de l'économie et à d'autres événements géopolitiques.

Cette industrie bénéficierait grandement d'un régime juridique international harmonisé visant à accroître le niveau de certitude pour ceux qui accordent du financement aux compagnies aériennes et aux avionneurs.

C'est un délégué canadien à l'Institut international pour l'unification du droit privé qui a proposé pour la première fois, en 1988, la création d'un registre international pour l'inscription des droits détenus sur des aéronefs. Plus de 15 ans plus tard, cette initiative est finalement devenue réalité. Elle est fortement appuyée par les compagnies aériennes et le secteur manufacturier de l'industrie du transport aérien, de même que par ceux qui accordent du financement.

Au milieu des années 1990, il a été décidé que la convention et le protocole allaient être élaborés dans le cadre d'un projet conjoint, coparrainé par Unidroit, basé à Rome, et par l'Organisation de l'aviation civile internationale basée à Montréal.

Unidroit compte 59 États membres. Il s'agit d'une organisation internationale de premier plan qui travaille à l'harmonisation du droit privé et à la rédaction de règles uniformes du droit privé que les États peuvent adopter. L'OACI, qui compte 188 États membres, est l'organisme des Nations Unies spécialisé dans les questions touchant l'aviation civile internationale, notamment la reconnaissance des droits sur les aéronefs. Compte tenu du nombre d'États membres, sa portée est pratiquement universelle.

Le Canada a joué un rôle de chef de file dans la négociation de la convention et du protocole, lesquels visent à faciliter le financement des équipements aéronautiques, cellules, moteurs d'aéronefs et hélicoptères. Ce projet...

[Traduction]

**La présidente suppléante (L'hon. Jean Augustine):** Je regrette d'interrompre le député d'Ottawa—Orléans. Il lui restera sept minutes.

Nous passons maintenant aux déclarations de députés.

**DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS**

[Traduction]

**LA CITOYENNETÉ**

**M. Borys Wrzesnewskij (Etobicoke-Centre, Lib.):** Madame la Présidente, il y a deux générations, mes grands-parents sont arrivés au Canada à titre de réfugiés. Ils y ont découvert une terre d'avenir et de liberté où ils avaient la possibilité de prendre racine et de prospérer. Avec le temps, ils ont fondé une petite entreprise qu'ils ont baptisée « Future » car ils savaient pouvoir compter sur un avenir dans ce nouveau pays.

*Article 31 du Règlement*

Aujourd'hui, c'est pour moi un honneur de représenter Etobicoke-Centre, une collectivité qui est le reflet même du multiculturalisme canadien. Pendant la Semaine de la citoyenneté du Canada, réfléchissons donc sur la responsabilité découlant de l'appartenance à une société fière, dynamique et multiculturelle. La célébration de cette année porte sur le thème du développement de l'engagement personnel envers le Canada. Qui donc peut apprécier davantage l'engagement envers le Canada que ceux qui ont trimé dur pour en obtenir la citoyenneté, que ceux qui ont trouvé au Canada un nouveau foyer et de nouvelles occasions?

Je me joins aux députés de la Chambre pour féliciter les nouveaux citoyens de notre pays, fermement convaincu que chaque nouveau citoyen nous permet d'approfondir la diversité humaine et d'agrandir la mosaïque culturelle qui rend ce pays aussi unique.

\* \* \*

● (1400)

**LES TAXES SUR L'ESSENCE**

**Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC):** Madame la Présidente, c'est avec grand plaisir que j'appuie une motion adoptée à l'unanimité par le conseil du comté de Renfrew.

Le conseil déclare que, comme les Canadiens ruraux ne sont pas adéquatement desservis par les transports en commun pour se rendre au travail, aller chez le médecin ou à l'hôpital ou accéder aux activités de loisirs, ils n'ont d'autre choix que de posséder et d'entretenir une voiture privée pour aller travailler, se rendre à la clinique de santé et transporter les membres de la famille jusqu'aux centres de loisirs.

La taxe d'accise sur les produits pétroliers tels que l'essence et le carburant diesel est devenue un fardeau financier pour un grand nombre de Canadiens qui doivent avoir leur propre voiture parce qu'ils n'ont pas accès aux transports en commun. Le gouvernement impose une taxe d'accise de 10 cents sur le litre d'essence, de 4 cents sur le litre de carburant diesel, plus une TPS de 7 p. 100 sur le prix total, sans compter qu'il recueille des redevances sur l'extraction du pétrole brut.

Le conseil du comté de Renfrew demande au premier ministre de réduire la taxe d'accise de 5 cents sur le litre d'essence et de 2 cents sur le litre de carburant diesel.

Je remercie le préfet Bill Croshaw et le maire Vance Gutzman d'avoir présenté et appuyé cette motion.

\* \* \*

**LA SOCIÉTÉ ITALIENNE PRINCIPE DI PIEMONTE**

**M. Ken Boshcoff (Thunder Bay—Rainy River, Lib.):** Monsieur le Président, cette semaine à Thunder Bay nous célébrons un événement très important, en l'occurrence le 95<sup>e</sup> anniversaire de la société italienne Principe di Piemonte. Cette organisation fraternelle est établie au centre Da Vinci.

La société Principe di Piemonte très connue et très appréciée pour ses contributions exceptionnelles non seulement au patrimoine italien, mais aussi à la collectivité de Thunder Bay et des environs.

Elle est de toutes les collectes de fonds. De plus, ses activités sont reconnues pour leur grande qualité et les causes honorables qu'elles appuient. *Molto grazie Società Italiana Principe di Piemonte.*

Je demande à tous les députés de se joindre à moi pour féliciter la société et lui souhaiter de nombreuses autres années de service. *Bravo!*

[Français]

**HAÏTI**

**Mme Francine Lalonde (La Pointe-de-l'Île, BQ):** Monsieur le Président, l'ouragan Jeanne a frappé avec force Haïti, un pays déjà miné par la crise qui l'a secoué au début de l'année, par la déforestation et par son extrême pauvreté.

La réponse des Québécoises et des Québécois ne s'est pas fait attendre. Faisant honneur aux liens particuliers les unissant à la communauté haïtienne, ils ont donné plus de 2 millions de dollars et des tonnes de vêtements et de nourriture. Quarante-six policiers, un hôpital de campagne et le personnel nécessaire sont partis vers Haïti.

Hélas, Haïti n'est pas au bout de ses peines. Voilà que les spécialistes craignent une catastrophe sanitaire. De plus, la violence a de nouveau fait irruption sous plusieurs formes: violence criminelle aux Gonaïves, et entre partisans de l'ancien président et la police à Port-au-Prince.

Il est urgent que le gouvernement canadien fasse pression sur la communauté internationale et qu'il accroisse son effort pour entreprendre le désarmement total des groupes armés et le rétablissement d'un climat de sécurité et de stabilité qui seul peut permettre la nécessaire reconstruction.

\* \* \*

[Traduction]

**COLE HARBOUR PLACE**

**M. Michael Savage (Dartmouth—Cole Harbour, Lib.):** Monsieur le Président, les Canadiens, qui sont de plus en plus conscients de l'importance de la santé et des services de santé intégrés, n'ont qu'à se tourner vers Cole Harbour Place, dans ma circonscription, pour voir l'exemple parfait de ce que nous pouvons accomplir dans ce domaine.

Depuis des années, Cole Harbour Place élabore et réalise des programmes de bien-être et de soins de santé préventifs pour la famille. Ses installations et services comprennent deux patinoires, un centre de conditionnement physique, des établissements de santé mentale, des services de recherche d'emploi, une bibliothèque, un studio de danse et de conditionnement physique, des terrains de squash, trois piscines et le Stewart Hall. Les responsables du centre comprennent que le bien-être ne s'arrête pas aux hôpitaux; le bien-être, c'est la santé, l'alphabétisation, la sécurité de la collectivité et un environnement sain.

Ce magnifique exemple de promotion de la santé a été reconnu par notre premier ministre, qui a participé à une discussion sur la santé de la population qui a eu lieu en avril dernier à Cole Harbour Place.

Je n'ai aucun doute que tous les députés se joindront à moi pour rendre hommage à Don Kyte, président du conseil d'administration, et Mike LaGarde, directeur général de Cole Harbour Place. Ces gens comprennent l'importance d'une vie saine et du bien-être collectif, et prêchent par l'exemple.

\* \* \*

● (1405)

**L'INDUSTRIE DU TABAC**

**Mme Diane Finley (Haldimand—Norfolk, PCC):** Monsieur le Président, les agriculteurs canadiens méritent davantage de respect de la part du gouvernement libéral.

Dans ma circonscription, celle de Haldimand—Norfolk, et dans les circonscriptions voisines d'Oxford et d'Elgin—Middlesex—London, des centaines de tabaculteurs sont en train de perdre leur gagne-pain directement à cause de mesures prises par le gouvernement.

Selon les règles de l'Organisation mondiale de la Santé, lorsque des gouvernements obligent des industries à cesser leurs activités, ils doivent les indemniser suffisamment.

Avant les dernières élections, celui qui était alors ministre de l'Agriculture a promis d'indemniser les tabaculteurs qui seraient contraints de cesser leurs activités. Non seulement l'offre était-elle dérisoire au regard des normes internationales, mais les demandes répétées concernant les détails du programme sont aussi restées sans réponse. Pire encore, les tabaculteurs n'ont pas obtenu un cent des fonds promis.

Encore une fois, le gouvernement n'a pas respecté ses engagements envers nos agriculteurs. Les agriculteurs du Canada demandent et méritent mieux que cela.

\* \* \*

#### LE FESTIVAL JUNCTION ARTS

**L'hon. Sarmite Bulte (Parkdale—High Park, Lib.):** Monsieur le Président, j'informe la Chambre du succès retentissant qu'a remporté récemment la 12<sup>e</sup> édition du festival Junction Arts.

Ce festival a permis de présenter le travail de plus de 1990 artistes, des artistes locaux et d'autres venus d'aussi loin que la Lituanie et la Thaïlande. Cette année, il a attiré plus de 80 000 visiteurs.

Le festival Junction Arts est un joyau du fabuleux projet de revitalisation du quartier historique de Toronto. Le quartier de Junction a vécu une période difficile lorsque les industries qui s'y trouvaient se sont réinstallées ailleurs pendant les années 1960, 1970 et 1980. Malgré cela, grâce à un partenariat entre les entreprises, les habitants locaux, Hydro Toronto, la ville de Toronto et le gouvernement fédéral, on a redonné un nouveau souffle au quartier de Junction qui connaît maintenant une période de prospérité.

Ce projet de revitalisation montre bien l'importance d'une coopération entre tous les ordres de gouvernement et le rôle clé de la culture dans la qualité de vie de nos villes.

Le gouvernement actuel a compris cela, et c'est pourquoi il est fait mention de ce qui suit dans le discours du Trône: « Le dynamisme et la créativité de nos collectivités tiennent à la qualité de leur vie culturelle. » J'ai un exemple éclatant de ce dynamisme dans ma circonscription.

\* \* \*

[Français]

#### L'HEBDOMADAIRE LA TERRE DE CHEZ NOUS

**M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ):** Monsieur le Président, je désire souligner les 75 ans de *La Terre de chez nous*, un hebdomadaire agricole désormais lu par plus de 100 000 personnes. Ce journal dédié à la cause rurale, fondé en 1929, fut pendant une très longue période la seule publication à pénétrer dans les foyers ruraux du Québec. Publication appréciée et incontournable, *La Terre de chez nous* est devenue au cours des années une source d'information de choix pour le monde agricole et forestier québécois, qui a pu partager ses préoccupations, son savoir-faire et ses aspirations par l'entremise de ses pages.

L'impact de cette publication sur l'agriculture au Québec constitue un témoignage concret de son importance. Maintenant, *La Terre de*

#### Article 31 du Règlement

*chez nous* possède également son site web. Mis à jour quotidiennement, ce nouvel outil donne aux Québécoises et aux Québécois une foule d'informations pertinentes sur l'actualité et les activités qui rythment la vie du monde agricole.

Je tiens donc à féliciter tous les artisans qui ont contribué à ce succès. Longue vie à *La Terre de chez nous* et au monde agricole et forestier québécois.

\* \* \*

[Traduction]

#### LE PRIX D'EXCELLENCE POUR L'ENSEMBLE DES RÉALISATIONS

**M. Alan Tonks (York-Sud—Weston, Lib.):** Monsieur le Président, je prends la parole pour rendre honneur à M<sup>me</sup> Jane Goodall, qui est à Ottawa aujourd'hui pour recevoir le prix d'excellence pour l'ensemble de ses réalisations que lui accorde le Fonds international pour la protection des animaux.

Fascinée par les animaux sauvages depuis son enfance, M<sup>me</sup> Goodall a eu pour la première fois l'occasion de les étudier scientifiquement en 1957 au Kenya, où elle faisait des recherches sur les chimpanzés en compagnie du célèbre anthropologue et paléontologue Louis Leakey.

Peu de temps après, elle est retournée en Tanzanie pour continuer ses recherches. Elle a été la première à observer des chimpanzés se servant de petites branches en guise d'outils, et cette découverte a changé notre compréhension de la distinction entre les primates et les êtres humains.

En 1977, elle a fondé l'Institut Jane Goodall, dont la mission est de subventionner les travaux de recherche dans le monde entier en vue de protéger les chimpanzés et les autres animaux dans leurs habitats d'Afrique.

Aujourd'hui, M<sup>me</sup> Goodall est toujours porteuse de son message d'espoir et elle encourage les jeunes à laisser une bonne marque chacun dans son domaine.

\* \* \*

#### L'AIDE ÉTRANGÈRE

**Mme Betty Hinton (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC):** Monsieur le Président, c'est un plaisir pour moi d'intervenir aujourd'hui pour parler de la communauté que j'ai l'honneur de représenter.

Je ne cesse de m'émerveiller de la gentillesse des électeurs de Kamloops—Thompson—Cariboo et de leur sollicitude envers les autres. Récemment, plus de mille personnes se sont réunies à l'université de la région pour entendre un discours du lieutenant-général à la retraite Roméo Dallaire sur les droits de la personne et sur la façon pour nous, individuellement et collectivement, d'apporter des changements dans le monde.

Tous les jours, des habitants de ma circonscription mettent cette philosophie en pratique. Cette année, Ken Woodcock et Donna Greenlay de Kamloops ont, comme par les années passées, dirigé la campagne qui permet d'envoyer des sacs à dos et des boîtes à chaussures remplis d'articles nécessaires et de friandises à des enfants de la rue et des orphelins en Russie.

Pour leur part, Charlene et Pete Nightly se préparent à renoncer au confort de leur foyer et à quitter leur communauté pour ouvrir un orphelinat en Angola. Ils emmèneront avec eux leurs quatre enfants âgés de 9 à 15 ans. Je les remercie ainsi que tous ceux qui ont à coeur le sort des malheureux à travers le monde. Je suis fière d'eux.

*Article 31 du Règlement*

●(1410)

**LA PORNOGRAPHIE JUVÉNILE**

**M. Tom Wappel (Scarborough-Sud-Ouest, Lib.):** Monsieur le Président, dans cette déclaration, la deuxième d'une série qui vise à déterminer si les tribunaux protègent ou non nos enfants, j'aimerais attirer l'attention des députés sur un cas survenu récemment.

Un dentiste de 58 ans, M. Leslie Griesdorf, a été accusé de possession de pornographie juvénile. D'après les policiers, il avait la plus importante collection privée de matériel de pornographie juvénile au pays. Il a plaidé coupable aux accusations. Le juge Robert Bigelow l'a condamné à une peine avec sursis de 18 mois, ce qui signifie que l'accusé n'a pas à purger sa peine en prison et, aussi incroyable que cela puisse être, avec le consentement de la Couronne.

Le juge Bigelow et la Couronne auraient dû prendre en considération la protection de nos enfants, et non celle de M. Griesdorf. Ils auraient dû prendre en considération la dénonciation et la dissuasion. Ils auraient dû prendre en considération le fait que le Parlement et les Canadiens jugent que la pornographie juvénile est un problème d'une telle gravité que la peine maximale pour une infraction de ce genre a été fixée à cinq ans d'emprisonnement.

La prochaine fois, le juge Bigelow et la Couronne devraient songer sérieusement à la protection de nos enfants contre l'exploitation sexuelle.

\* \* \*

**LA JOURNÉE DE LA FORCE NAVALE**

**M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NPD):** Monsieur le Président, mercredi, des représentants de la Ligue navale seront ici pour parler aux députés de la Journée de la force navale.

Au nom du Nouveau Parti démocratique, tant fédéral que provincial, à l'échelle du pays, et—pourquoi pas—des députés de tous les partis représentés à la Chambre des communes, je félicite les membres actuels et anciens de notre marine et ceux de la Ligue navale.

Depuis 90 ans, les hommes et les femmes de la marine servent extrêmement bien le Canada, en intervenant dans des conflits et des guerres un peu partout dans le monde.

En qualité de parlementaires, il nous incombe de veiller à ce que ceux qui font le sacrifice ultime disposent de ce dont ils ont besoin.

Ils seront ici mercredi. J'invite tous les députés à prendre le temps de féliciter les braves hommes et femmes qui servent dans notre marine. Ils accomplissent un excellent travail, et à titre de résident de la ville de garnison de Halifax, je tiens à souligner que nous sommes extrêmement fiers d'être le port d'attache de notre marine sur la côte est.

Félicitations à tous les membres de la Marine canadienne.

\* \* \*

**LE PROJET HIBERNIA**

**M. Loyola Hearn (St. John's-Sud—Mount Pearl, PCC):** Monsieur le Président, depuis que le projet Hibernia a commencé à produire du pétrole, une large part de ses recettes a été récupérée par le gouvernement fédéral.

Au cours de sa récente campagne électorale, le chef du Parti conservateur s'est engagé par écrit à donner à la province de Terre-Neuve-et-Labrador la totalité des recettes provenant des ressources non renouvelables, sans récupération par le fédéral.

Subissant d'importantes pressions, et après une nuit blanche, le premier ministre a pris un engagement semblable, au petit matin, lors d'un appel téléphonique avec le premier ministre Williams. Lors d'un récent sommet sur la santé, le premier ministre a promis de conclure cette entente avant le 25 octobre, soit dans une semaine, et avant la tenue des réunions sur la péréquation.

Cette entente doit rester à l'extérieur du processus de péréquation. Elle doit garantir que 100 p. 100 des recettes iront à Terre-Neuve-et-Labrador. Elle doit être exempte de récupération. Chose promise, chose due.

\* \* \*

[Français]

**LE TIBET**

**M. Richard Marceau (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, BQ):** Monsieur le Président, en 1959, la Chine envahit le Tibet, avec pour conséquences des résultats catastrophiques. Ainsi, plus d'un million de Tibétains, soit le sixième de toute la population de ce petit pays, sont morts des suites directes de l'occupation chinoise.

Plus de 6 000 monastères ont été pillés et détruits, et à cela, il importe d'ajouter les souffrances atroces des Tibétains qui ont été emprisonnés et torturés pour avoir résisté pacifiquement à l'occupation en poursuivant la pratique de leur religion.

Notons qu'il est toujours illégal au Tibet d'avoir en sa possession une photo du chef spirituel le dalaï-lama. De nombreux prisonniers politiques tibétains sont âgés de moins de 18 ans, dont le panchen-lama, la deuxième autorité religieuse après le dalaï-lama. Le panchen-lama fut enlevé à l'âge de 6 ans et est porté disparu depuis.

Pour stopper cette intolérable situation, j'invite mes collègues qui ne l'ont pas encore fait à signer la lettre lancée par le comité Canada-Tibet invitant le Canada à contribuer activement au règlement pacifique de la question tibétaine en favorisant l'amorce de négociations entre le Tibet et la Chine.

\* \* \*

[Traduction]

**LES PÊCHES ET LES OCÉANS**

**M. John Duncan (Île de Vancouver-Nord, PCC):** Monsieur le Président, la semaine dernière, le ministre des Pêches a voulu briller en déclarant que les cornes de brume de la côte ouest allaient être réduites au silence parce qu'il n'y avait pas autant de brume sur la côte ouest que sur la côte est. C'est peut-être parce qu'il y a moins de libéraux sur la côte ouest qu'il pense ainsi.

Pourtant, la brume de la côte a même atteint Kelowna dernièrement durant une visite du ministre de l'Industrie, qui a assuré aux dirigeants municipaux que leurs inquiétudes n'iraient pas sans réponse. Voulant mettre une telle garantie à l'essai, ces derniers ont déclaré à l'unanimité qu'ils souhaitaient le maintien des cornes de brume que le ministère des Pêches et des Océans venait de désactiver. En défendant la désactivation des cornes de brume, le ministre des Pêches va tout à fait à l'encontre des déclarations du ministre de l'Industrie.

*Questions orales*

Le ministre des Pêches tente de justifier l'action incompréhensible du ministère des Pêches et des Océans, mais ses arguments sont pour le moins brumeux. Il faut réactiver les cornes de brume dès aujourd'hui.

\* \* \*

●(1415)

**LES SITES ET MONUMENTS HISTORIQUES**

**Mme Susan Kadis (Thornhill, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai eu aujourd'hui, à Thornhill, l'insigne plaisir d'être présente au dévoilement officiel de la première statue publique de l'ancien premier ministre Pierre Elliott Trudeau.

La réalisation de la statue a nécessité plus de deux ans de travail acharné, et c'est le député provincial de Thornhill, Mario G. Racco, qui en a été l'âme dirigeante.

J'ai eu le privilège de transmettre les salutations du premier ministre, qui ont été accueillies avec beaucoup d'enthousiasme. J'ai également pu entendre bon nombre de mes électeurs partager leurs réflexions et leurs souvenirs au sujet de notre ancien premier ministre bien-aimé.

Il m'est clairement apparu que l'emplacement de la statue, d'une hauteur de presque deux mètres, combiné à la chaleur humaine des participants, célébrait dignement tout ce que nous a laissé une figure importante et distinguée de notre histoire.

---

## QUESTIONS ORALES

[Traduction]

**LA DÉFENSE NATIONALE**

**L'hon. Stephen Harper (chef de l'opposition, PCC):** Monsieur le Président, j'ai de nouvelles questions à poser au premier ministre au sujet de la catastrophe des sous-marins.

La semaine dernière, le ministre de la Défense a affirmé avec insistance à la Chambre que le *Chicoutimi* était prêt lorsqu'il a quitté le port. Pendant le week-end, le président libéral du Comité de la défense des Communes, qui est sur le point d'entreprendre des audiences, a contredit le ministre en disant que, de toute évidence, le bâtiment n'était pas apte à prendre la mer.

Le premier ministre peut-il nous dire si le *Chicoutimi* était apte à prendre la mer ou non, ou est-ce que le premier ministre ne le sait pas au juste?

**Le très hon. Paul Martin (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, comme le député le sait, une enquête a été entreprise sur toute la question du *Chicoutimi*. Il est évident qu'il faut attendre les résultats de l'enquête avant de faire d'autres observations ou de tirer des conclusions.

**L'hon. Stephen Harper (chef de l'opposition, PCC):** Monsieur le Président, cette réponse est inadmissible.

L'un des ministres du premier ministre nous a affirmé que le *Chicoutimi* était apte à prendre la mer. Le président du comité a dit le contraire.

Le premier ministre peut-il nous dire s'il appuie le point de vue de son ministre ou non?

**L'hon. Bill Graham (ministre de la Défense nationale, Lib.):** Monsieur le Président, je peux dire au député que je maintiens mon affirmation. La décision était la bonne dans les circonstances.

Le premier ministre a dit qu'une enquête était en cours sur toutes les circonstances qui ont entouré la décision de faire prendre la mer au *Chicoutimi*.

J'ai dit à la Chambre que le *Chicoutimi* avait été soumis à des essais nombreux, que la marine l'avait jugé apte à faire le voyage vers le Canada et qu'il pouvait donc prendre la mer. Voilà ce que la marine nous a dit. C'est la position juste à adopter au sujet du voyage du *Chicoutimi* vers le Canada.

**L'hon. Stephen Harper (chef de l'opposition, PCC):** Monsieur le Président, je suis heureux d'apprendre que le ministre maintient son affirmation. Il voudra peut-être voir après la période des questions si son chef est prêt à l'appuyer.

Quand le premier ministre était aux Finances, il a réduit les dépenses de la Défense nationale de 30 p. 100. Puis, il a dit qu'il allait accroître ces dépenses. Pendant le week-end, le ministre du Revenu a dit qu'il était à la recherche de nouvelles compressions de 5 p. 100, soit plus d'un demi-milliard de dollars.

Lorsqu'il s'agit de réduire les dépenses, pourquoi le premier ministre cible-t-il toujours nos effectifs militaires?

**Le très hon. Paul Martin (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, le gouvernement a annoncé des dépenses de plus de 7 milliards de dollars en équipement pour l'armée.

Ce que le député voudrait faire, c'est revenir aux compressions budgétaires qui ont été faites en 1995. Elles ont été nécessaires à cause d'une économie en déclin et d'un déficit de plus en plus lourd.

Je me permets de signaler au député que son parti a préconisé des compressions encore plus rigoureuses, mais nous avons refusé de pratiquer la politique de la terre brûlée que son parti recommandait.

**M. Gordon O'Connor (Carleton—Mississippi Mills, PCC):** Monsieur le Président, lorsqu'il était ministre des Finances, le premier ministre a retranché plus de 20 milliards de dollars du budget des forces armées.

Nous nous trouvons aujourd'hui dans la situation inadmissible où le gouvernement envisage de retirer entre 300 et 800 millions de dollars à des forces sous-financées.

Le ministre du Revenu, qui est chargé de cette activité, a dit, à l'époque où il était ministre de la Défense nationale, que les forces avaient besoin de plus d'argent simplement pour continuer de fonctionner.

Le ministre du Revenu national va-t-il expliquer pourquoi il s'en prend à des forces armées qui sont à court d'argent?

●(1420)

**L'hon. John McCallum (ministre du Revenu national, Lib.):** Monsieur le Président, les forces ont besoin de plus d'argent. Comme le premier ministre et le ministre de la Défense l'ont dit, elles ont reçu des milliards de dollars très récemment.

Mon travail en tant que président du comité d'examen des dépenses est d'obtenir des compressions de 5 p. 100 dans les articles les moins prioritaires du budget de chaque ministère, du Bureau du Conseil privé à la gouverneure générale et à tous les ministères fédéraux. Puis, le comité examinera ces dépenses et trouvera des moyens d'améliorer la rentabilité et tous les services offerts au Canada.

*Questions orales*

**M. Gordon O'Connor (Carleton—Mississippi Mills, PCC):** Monsieur le Président, l'action du gouvernement dans ce dossier témoigne de son attitude réelle à l'égard des forces armées. Il est disposé à avoir des forces armées, à condition de ne pas être obligé de payer. Le gouvernement a dit qu'il augmentera le budget de la défense et il continue en même temps d'examiner les dépenses. Il veut gagner sur les deux tableaux.

Le ministre de la Défense nationale expliquera-t-il à la Chambre pourquoi il ne défend pas les Forces canadiennes contre cette ponction mal pensée et injustifiée?

**L'hon. Bill Graham (ministre de la Défense nationale, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai pris la parole à la Chambre vendredi et jeudi pour répondre justement à la même accusation tordue.

Le fait est que toutes les organisations militaires du monde font actuellement l'objet d'un processus visant à évaluer leur matériel, leurs effectifs et ce qu'il y a lieu de faire pour s'adapter à de nouvelles stratégies.

Nous ne sommes pas différents. Le gouvernement insistera pour que nous choisissons les bonnes priorités. Nous le ferons au moyen de notre examen de la défense. Je suis sûr que les forces armées en ressortiront enrichies, car nous augmenterons nos acquis et nous nous départirons de ce qu'il faut éliminer.

\* \* \*

[Français]

**LA FISCALITÉ**

**M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ):** Monsieur le Président, selon l'étude de Luc Godbout, de l'Université de Sherbrooke, les transferts fédéraux au Québec ont augmenté de seulement 2,7 p. 100 au cours de la dernière décennie comparativement à 34,4 p. 100 pour les provinces canadiennes.

Sur la base de ces chiffres, est-ce que le premier ministre admettra que le déséquilibre fiscal pénalise le Québec, et non seulement le pénalise, mais le pénalise davantage que les provinces canadiennes?

**Le très hon. Paul Martin (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, tout d'abord, le chef du Bloc québécois devrait regarder l'entente sur la santé où des sommes très importantes vont être transférées à la province de Québec de même qu'aux autres provinces. D'autre part, la semaine prochaine, nous aurons la rencontre sur la péréquation; le Québec sera encore le bénéficiaire.

Je dois dire aussi que le chef du Bloc devrait regarder le fait que l'économie québécoise va très bien sous ce gouvernement libéral, ici au Canada, et sous un gouvernement libéral au Québec. C'est une des raisons. C'est une bonne nouvelle. Cela va bien au Québec.

**M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ):** Monsieur le Président, puisqu'il ne veut pas parler de péréquation, parlons seulement des transferts eux-mêmes pour la santé, l'éducation et les services sociaux. C'est 37 p. 100 de plus pour les autres provinces en 10 ans et 8,3 p. 100 de plus pour le Québec durant la même période, tout ça, parce que ce premier ministre a changé la formule en 1995, une formule qui désavantage le Québec.

Je lui demande s'il va travailler à éliminer le déséquilibre fiscal—ce que tout le monde appelle le déséquilibre fiscal, sauf les libéraux—dès la rencontre du 26 octobre?

[Traduction]

**L'hon. Ralph Goodale (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, je n'ai pas encore eu l'occasion de lire le texte intégral du rapport dont parle le député, mais j'entends bien le faire.

Mais, en guise d'observations préliminaires, je dirai que ce rapport porte sur une période durant laquelle, premièrement, le gouvernement Mulroney a limité les versements effectués à certaines provinces, plus particulièrement l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique, dans le cadre du Régime d'assistance publique du Canada. Cette limitation a été levée par la suite. Encore une fois, l'effet de celle-ci a surtout été ressenti en Ontario, en Alberta et en Colombie-Britannique. Les versements au Québec n'ont pas été touchés.

[Français]

**M. Yvan Loubier (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ):** Monsieur le Président, nous ne parlons pas de la même chose. Nous parlons des mesures prises en 1995 par l'ancien ministre des Finances, qui est actuellement premier ministre. Ces mesures ont pénalisé le Québec.

L'étude présentée par le professeur Godbout, de l'Université de Sherbrooke, démontre très clairement, chiffres à l'appui, que le Québec a été beaucoup plus pénalisé que toute autre province canadienne par les changements apportés aux transferts fédéraux par le premier ministre actuel.

Comment le premier ministre peut-il soutenir que la réunion du 26 octobre prochain avec les provinces ne portera que sur la péréquation, alors que toute la question des transferts devrait également y être abordée?

● (1425)

[Traduction]

**L'hon. Ralph Goodale (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, à nouveau, il importe d'examiner la période visée par le rapport. Durant cette période, les versements à certaines provinces autres que le Québec ont été réduits, puis augmentés à nouveau. Les revenus d'une province ont fluctué par rapport à ceux d'une autre.

Au cours de toute cette période, le Québec n'a pas été touché par ces limitations. Le Québec a toujours reçu sa pleine et juste part des versements au titre de la péréquation et au titre de la santé et des programmes sociaux.

[Français]

**M. Yvan Loubier (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ):** Monsieur le Président, les changements dont il est question datent de 1995, lorsqu'on a changé le transfert social canadien sur la base des besoins. On a changé *per capita* et cela a pénalisé le Québec, d'abord et avant tout. C'est de cela dont il est question depuis 1995.

Je demande au premier ministre s'il peut se rendre à l'évidence et accepter de corriger une fois pour toutes cette question du déséquilibre fiscal en transférant, notamment, le produit de la TPS plutôt que de donner des montants à la pièce comme cela?

*Questions orales***LA DÉFENSE NATIONALE***[Traduction]*

**L'hon. Ralph Goodale (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, outre les soins de santé auxquels le gouvernement canadien accorde 41 milliards de dollars supplémentaires et à la péréquation, à laquelle il accorde 33 milliards de dollars supplémentaires, il contribue de toutes sortes de manières à alléger les pressions financières s'exerçant sur les provinces, le Québec y compris. Je pense aux autoroutes. Je pense aux infrastructures. Je pense à l'habitation. Je pense à la campagne en faveur des sans-abri. Je pense aux contributions en faveur des enfants, du bien-être des familles et des aînés.

Le gouvernement canadien verse sa pleine et juste part.

\* \* \*

*[Français]***L'ENVIRONNEMENT**

**M. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD):** Monsieur le Président, le ministre de l'Environnement a encore mis de l'eau dans le gaz en ce qui concerne l'environnement et les engagements de Kyoto. Il pense que c'est acceptable de faire ce qu'on veut et de voir par la suite si on a atteint les buts nécessaires. À cause de cela, nous sommes le pire pays au monde parmi les pays industrialisés quant aux émissions de gaz à effet de serre.

Je demande au premier ministre s'il pense que le laisser-faire suffit pour répondre à cette crise de l'environnement.

**L'hon. Stéphane Dion (ministre de l'Environnement, Lib.):** Monsieur le Président, d'abord, je félicite l'honorable député d'avoir été nommé critique de Kyoto par son chef. Cela montre qu'au moins, il a la confiance de son chef.

Néanmoins, deuxièmement, j'aimerais lui dire qu'il devrait citer correctement. Cela améliorerait notre échange. En effet, je n'ai jamais dit qu'il fallait faire n'importe quoi. J'ai dit qu'il fallait faire le mieux possible, trouver les meilleures pratiques, parce que l'engagement du gouvernement du Canada pour Kyoto est de l'ordre de 100 p. 100.

*[Traduction]*

**M. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD):** Monsieur le Président, le gouvernement nous dit que le discours du Trône couvrait l'ensemble de la question de Kyoto. Nous devons en fait nous contenter de deux phrases sur la plus grande crise environnementale à laquelle doit faire face la planète tout entière, et pourtant, pendant 11 ans nous n'avons rien fait, ce qui nous vaut le bilan de pire pollueur du monde industrialisé. Je dois même avouer que George Bush fait un meilleur boulot que le gouvernement pour atteindre les objectifs environnementaux.

Ma question s'adresse au premier ministre. Est-il d'avis qu'il est acceptable de n'avoir aucun règlement pour régir notre...

**Le Président:** Le ministre de l'Environnement a la parole.

**L'hon. Stéphane Dion (ministre de l'Environnement, Lib.):** Monsieur le Président, je ne suis pas certain d'avoir entendu la question.

Est-ce que ce n'est pas passer à l'action que d'investir 645 millions de dollars pour améliorer l'efficacité énergétique ou de prévoir 63 millions de dollars pour les moyens de transport éconergétiques, 340 millions de dollars pour les édifices éconergétiques et 240 millions pour les procédés manufacturiers et industriels éconergétiques? Le gouvernement collaborera avec l'ensemble de la planète pour combattre les changements climatiques et pour faire en sorte que le Canada soit toujours un bon citoyen du monde.

**M. Stockwell Day (Okanagan—Coquihalla, PCC):** Monsieur le Président, l'influence du Canada dans le monde continue de diminuer à cause du peu d'importance que le premier ministre accorde à nos forces armées. Nous nous sommes réjouis de l'envoi de troupes canadiennes en Haïti, mais nous apprenons maintenant que nos soldats avaient toutes les difficultés du monde à se procurer le matériel de base comme des gants, des bottes et des vestes. Il y a maintenant un écart entre nos attentes et nos capacités militaires, ce qui nuit à notre image sur la scène internationale.

Le premier ministre a-t-il permis que cet écart s'élargisse de façon délibérée ou est-ce simplement par négligence? Quelle explication doit-on retenir?

● (1430)

**L'hon. Bill Graham (ministre de la Défense nationale, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai eu le privilège de rendre visite à nos troupes en Haïti, à l'instar du ministre des Affaires étrangères. Personne ne s'est plaint de son matériel. Nos soldats étaient fiers du travail qu'ils accomplissaient. Ils avaient des bottes et ils avaient des vestes pare-éclats. Ce matériel était en train d'être changé, et il a été transporté comme nous le faisons avec nos troupes. Nous allons continuer d'agir ainsi.

Comme le premier ministre l'a dit, le fait est que, depuis 1999, nous avons investi dix milliards de dollars d'argent frais dans les forces armées. Nous avons promis pour sept milliards de dollars d'équipement neuf. Nous n'avons pas encore terminé, vous le verrez dans le prochain budget. Nous répondons aux besoins de nos forces armées.

**M. Stockwell Day (Okanagan—Coquihalla, PCC):** Monsieur le Président, pas plus tard que la fin de semaine dernière, le député libéral de London—Fanshawe a déclaré que son gouvernement avait trop sabré les forces armées, qu'il avait causé des torts.

Le premier ministre sera peut-être intéressé par une autre citation. La voici: « L'écart actuel entre les attentes et nos capacités militaires est trop grand et, en vérité, il a une influence sur notre crédibilité sur la scène internationale. » Ce ne sont pas mes propos. Ce sont plutôt ceux du premier ministre lorsqu'il voulait blâmer Jean Chrétien pour les compressions subies par nos forces armées.

Notre influence à l'étranger diminue. Que va faire le premier ministre pour la rétablir?

**L'hon. Bill Graham (ministre de la Défense nationale, Lib.):** Monsieur le Président, je souhaiterais que le député lise d'autres discours du premier ministre.

Depuis qu'il est premier ministre, il a tenu les promesses qu'il a faites durant la campagne électorale. Nous respectons notre promesse de recruter 5 000 soldats réguliers et 3 000 réservistes. Nous donnons un nouveau canon à l'armée. Nous donnons à notre marine de nouveaux navires comme nous l'avons promis. Nous donnons à nos militaires le nouvel équipement promis.

Il y aura bien entendu des problèmes, mais toutes les armées du monde s'ajustent à l'évolution de la situation dans le monde. Notre gouvernement apporte des ajustements constructifs à nos forces armées.

**M. James Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam, PCC):** Monsieur le Président, le gouvernement a acheté des sous-marins qui ne plongent pas et des hélicoptères qui ne montent pas. Voilà ce qu'il donne.

*Questions orales*

Dans le meilleur des cas, les appareils remplaçant les Sea King pourraient être livrés d'ici 2010, juste à temps pour les Jeux olympiques de Vancouver, mais les Canadiens ne devraient pas trop compter là-dessus. Le 1<sup>er</sup> septembre, le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux a été poursuivi, dans l'affaire de l'achat d'hélicoptères, parce que, « dans le but d'éviter l'embarras politique, le ministre a structuré et mis en oeuvre le marché d'approvisionnement des hélicoptères de manière à ce que le EH-101 ne soit pas choisi ».

Pourquoi le gouvernement a-t-il fait de la petite politique quand il s'agit de fournir le bon équipement à nos troupes?

**L'hon. Scott Brison (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.):** Monsieur le Président, d'abord, nous avons très hâte de fournir, à nos forces, le meilleur hélicoptère possible au meilleur coût possible pour les contribuables canadiens. C'est précisément ce que la politique d'approvisionnement transparente et équitable, qui s'est traduite par la sélection de cet hélicoptère, nous a permis de faire.

**M. James Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam, PCC):** Monsieur le Président, nous avons entendu ces promesses en 1993, et qu'a fait le gouvernement? Il a annulé le programme d'hélicoptères EH-101. Cela a coûté 500 millions de dollars aux contribuables, et la vie de nos militaires est en danger parce qu'ils doivent voler à bord d'hélicoptères vieux de 50 ans qui ne marchent pas.

Ce n'est pas le genre de réponse que nos troupes veulent entendre. Je veux savoir, les contribuables veulent savoir et nos troupes veulent savoir si, en raison de cette poursuite, le remplacement des hélicoptères va être reporté encore plus loin, mettant davantage en danger la vie de nos militaires. Ils veulent savoir. Est-ce là ce que le gouvernement va faire?

**L'hon. Scott Brison (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.):** Monsieur le Président, nous avons en fait l'intention de poursuivre le processus d'approvisionnement au-delà du 26 octobre. Nous avons attendu en raison du processus judiciaire en cours à cet égard.

C'est une initiative très positive. Le premier ministre a agi très rapidement pour veiller à ce que le processus d'approvisionnement se poursuive et à ce que, une fois de plus, nos braves militaires obtiennent l'hélicoptère dont ils ont besoin au meilleur prix possible pour les Canadiens. Voilà ce que nous recherchons. Nous tentons de fournir ces appareils à nos forces armées.

\* \* \*

[Français]

**L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE**

**M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ):** Monsieur le Président, vendredi dernier, le ministre de l'Industrie rejetait tout sentiment d'urgence dans le dossier de l'aide qui doit être apportée à Bombardier.

Comment peut-il écarter la notion d'urgence dans ce dossier, alors que 5 000 nouveaux emplois sont en cause à Montréal et que des offres concurrentes provenant d'États américains notamment sont déjà sur la table? Qu'est-ce que cela lui prendra pour considérer cela comme une urgence?

• (1435)

[Traduction]

**L'hon. David Emerson (ministre de l'Industrie, Lib.):** Monsieur le Président, mes représentants travaillent en rapport étroit

avec ceux de Bombardier et des intervenants du secteur canadien de l'aérospatiale.

Nous accordons la priorité au développement d'une stratégie de l'aérospatiale pour l'ensemble du Canada et nous allons agir en ce sens d'une manière responsable et efficace. Nous allons nous occuper de l'industrie de l'aérospatiale au Canada.

[Français]

**M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ):** Monsieur le Président, le ministre des Transports, lui, a affirmé la semaine dernière, au sujet de Bombardier, qu'il ne fallait pas céder à la surenchère.

Comment le gouvernement peut-il expliquer que, dans le dossier de Bombardier, il ne semble pas vraiment pressé de déposer une offre d'aide, alors qu'en pleine campagne électorale, cela lui a pris très peu de temps à annoncer un demi-milliard de dollars pour aider l'industrie automobile de l'Ontario? N'est-ce pas deux poids, deux mesures?

**L'hon. Jean Lapierre (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, je suis convaincu que le député réalisera que le dossier de Bombardier est une priorité pour ce gouvernement. Nous n'avons pas attendu après ses questions ou l'intérêt de son parti pour nous occuper du dossier de Bombardier. Nous nous assurerons que cela sera fait d'une manière responsable. Nous avons dit qu'il n'y aurait pas de surenchère publique et il n'y en aura pas, parce que c'est de l'argent des contribuables dont il s'agit.

\* \* \*

**PETRO-CANADA**

**M. Guy Côté (Portneuf—Jacques-Cartier, BQ):** Monsieur le Président, Valeurs mobilières Desjardins, une filiale de la plus grande institution financière québécoise, a été écartée de la plus importante émission d'actions publiques de l'histoire canadienne, soit celle de Petro-Canada, au montant de 3,2 milliards de dollars. Aucune justification n'a été donnée du fait que Desjardins ne figure pas parmi les 22 firmes retenues par le fédéral.

Le premier ministre peut-il nous donner des explications quant à cette décision mystérieuse qui ne trouve aucune explication à ce jour?

[Traduction]

**L'hon. Ralph Goodale (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, les entreprises qui ont participé au processus ont toutes été bien choisies, selon des critères tout à fait objectifs. Je suis fier de dire que les entreprises participantes provenaient de toutes les régions du Canada, y compris l'Ouest, l'Ontario, le Québec et l'Atlantique.

[Français]

**M. Guy Côté (Portneuf—Jacques-Cartier, BQ):** Monsieur le Président, parmi les 22 firmes retenues, certaines étaient de petite taille et plutôt spécialisées dans le financement obligataire.

Est-ce que le premier ministre, qui n'a toujours pas répondu à la lettre de M. Alban D'Amours, président du Mouvement Desjardins, demandant de lui fournir des explications, peut nous en donner aujourd'hui en cette Chambre?

*Questions orales*

[Traduction]

**L'hon. Ralph Goodale (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, je ne suis pas au courant de la lettre dont parle le député. Cependant, toute correspondance en suspens fera l'objet d'une réponse car tous ceux qui ont observé cette transaction, de près ou de loin, ont constaté que, dans son genre, il s'agit de l'une des transactions les plus réussies de la dernière décennie dans le monde occidental.

\* \* \*

**LA DÉFENSE NATIONALE**

**M. Dave MacKenzie (Oxford, PCC):** Monsieur le Président, en mai 2003, le ministère canadien de la Défense nationale a publié un rapport qui mentionnait ce qui suit: « La remise en service des sous-marins est la responsabilité technique et financière du Royaume-Uni, des certificats d'aptitude à plonger devant être délivrés avant que le MDN accepte les navires. »

Nous savons maintenant qu'une défectuosité de l'équipement à bord du *Chicoutimi* a causé une infiltration d'eau de mer dans le sous-marin. Le ministre de la Défense nationale peut-il dire à la Chambre si le *Chicoutimi* avait reçu du Royaume-Uni son certificat d'aptitude à plonger?

**L'hon. Bill Graham (ministre de la Défense nationale, Lib.):** Monsieur le Président, comme je l'ai dit plus tôt à la Chambre, les responsables de la marine m'ont dit que toutes les mesures nécessaires avaient été prises pour que les sous-marins puissent aller en mer, que tous les essais nécessaires avaient été effectués et qu'ils avaient donc l'assurance qu'ils étaient prêts à aller en mer. Si d'autres problèmes surviennent, je propose que nous attendions les conclusions de l'enquête pour pouvoir déterminer avec exactitude la situation qui prévalait alors.

**M. Dave MacKenzie (Oxford, PCC):** Monsieur le Président, le *Chicoutimi* n'a été en service qu'un an pour la marine britannique avant d'être placé en cale sèche à cause de graves problèmes concernant sa fiabilité en mer. Le ministre de la Défense nationale peut-il expliquer pourquoi le gouvernement n'a pas pris en considération le rapport de 1991 du vérificateur général britannique qui faisait état de graves vices de conception et qui mettait sérieusement en doute la sûreté d'exploitation de ces sous-marins?

**L'hon. Bill Graham (ministre de la Défense nationale, Lib.):** Monsieur le Président, le gouvernement a pris en considération de nombreux rapports. Les personnes responsables des acquisitions au sein de mon ministère et à Travaux publics ont examiné toutes les caractéristiques et tous les aspects entourant l'achat de ces sous-marins.

Toute pièce d'équipement moderne perfectionné présente toujours certains problèmes. Ces sous-marins ont été examinés attentivement, dans le menu détail. Je renvoie le député au rapport de la Chambre des communes britannique qui signalait que, en dépit des problèmes concernant ces sous-marins, il s'agissait d'excellents appareils et que le gouvernement britannique devrait même envisager d'en construire d'autres.

\* \* \*

● (1440)

**LE PROGRAMME DE COMMANDITES**

**M. Peter MacKay (Nova-Centre, PCC):** Monsieur le Président, nous savons maintenant pourquoi le premier ministre nous a dit en février dernier qu'il devait y avoir eu des directives politiques dans le scandale des commandites. C'est son personnel politique qui les

donnaient. Ses adjoints politiques sont intervenus pour demander des fonds de commandite au nom de Internationaux du sport de Montréal, une société dirigée par Serge Savard. Une première demande de fonds avait été rejetée, mais il a suffi d'un seul appel pour que le groupe reçoive 250 000 \$.

Le premier ministre peut-il nous dire pourquoi il a caché le fait que des membres de son cabinet avaient exercé des pressions politiques dans le programme de commandites?

**L'hon. Scott Brison (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.):** Monsieur le Président, tout d'abord, le premier ministre a précisé très clairement que, comme tous les députés, il était au courant de l'existence du programme de commandites. Il n'était toutefois pas au courant des irrégularités alléguées. Lorsqu'il en a été mis au courant, par suite du rapport de la vérificatrice générale, il est intervenu sans délai pour annuler le programme et mettre sur pied la commission Gomery avec laquelle nous collaborons entièrement.

J'exhorte le député à appuyer le juge Gomery dans ses déclarations, à ne pas préjuger des résultats des travaux du juge Gomery en se basant sur les témoignages entendus chaque jour et les détails de chacun de ces témoignages et à appuyer le désir des Canadiens qui veulent que le juge Gomery découvre toute la vérité.

**M. Peter MacKay (Nova-Centre, PCC):** Monsieur le Président, j'avais autrefois espéré avoir l'appui de ce député.

Ma question s'adresse au premier ministre et non à l'aspirant. La société de Serge Savard a reçu des fonds de commandite et elle a également recueilli 1 million de dollars pour le premier ministre...

**Des voix:** Oh, oh!

**Le Président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Il semble qu'il y ait bon nombre d'aspirants ici, mais c'est le député de Central Nova qui a posé la question et c'est donc lui qui a la parole pour l'instant.

**M. Peter MacKay:** Monsieur le Président, Serge Savard a recueilli 1 million de dollars pour aider le premier ministre et il a pourtant obtenu des fonds de commandite. M. Savard était à la fois solliciteur de fonds pour le premier ministre et président d'une société désirant obtenir des fonds de commandite. De plus, son conseil d'administration comprenait le président de la Société canadienne des postes de l'époque, André « pas vu les reçus » Ouellet, ainsi que Francis Fox, secrétaire principal du premier ministre.

Son personnel était impliqué dans ce dossier. Ses confidents et ses supporteurs étaient au courant. Comment le premier ministre peut-il s'attendre à ce que les Canadiens croient qu'il n'était pas mêlé au scandale des commandites?

**L'hon. Scott Brison (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.):** Monsieur le Président, je suis étonné qu'une personne qui se prétend avocat ne comprenne pas l'importance de l'indépendance d'une enquête judiciaire et le respect de cette indépendance. Je présume que son jugement en matière juridique lui a quelque peu fait défaut aujourd'hui. C'est peut-être la même faiblesse de jugement qui l'a mené à déchirer une entente écrite avec David Orchard.

*Questions orales***L'AGRICULTURE**

**Mme Rose-Marie Ur (Lambton—Kent—Middlesex, Lib.):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire. En mai 2004, l'ancien ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire a annoncé un plan d'aide aux producteurs de tabac. Le ministre actuel voudrait-il indiquer à la Chambre quand il compte accomplir l'engagement, pris par le gouvernement, d'offrir une aide transitoire aux producteurs de tabac?

**L'hon. Andy Mitchell (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.):** Monsieur le Président, le gouvernement du Canada reconnaît la situation difficile que vivent les producteurs de tabac et les collectivités qui les soutiennent. J'affirme avec plaisir que nous comptons nous acquitter de l'engagement pris en mai dernier. Nous discutons des derniers détails de la mise en oeuvre du programme avec l'industrie et nous nous attendons à ce que celui-ci soit lancé dès cet automne.

\* \* \*

**LA SANTÉ**

**L'hon. Bill Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre de la Santé. Celui-ci se rappellera qu'à titre de chef de son parti, lors de la dernière campagne électorale, le premier ministre a fustigé les conservateurs et déclaré qu'il était contre les soins de santé payables par carte de crédit. Il y a maintenant des soins de santé payables par cartes de crédit à Montréal.

Que fait le ministre de la Santé contre cette pratique et comment réconcilie-t-il l'absence de mesures prises par les libéraux avec les promesses qu'ils ont faites lors de la dernière campagne électorale?

• (1445)

**L'hon. Ujjal Dosanjh (ministre de la Santé, Lib.):** Monsieur le Président, je rappelle au député que nous venons d'injecter 41 milliards de dollars dans le système de soins de santé pour les 10 prochaines années. Je tiens à lui rappeler ce fait.

Nous sommes les défenseurs et les protecteurs du système de santé. J'examine la situation de la clinique de Montréal sous l'angle de la Loi canadienne sur la santé. Il est essentiel que nous examinions la situation. Il importe aussi que nous abordions ces questions à l'amiable de manière à assurer que l'esprit de la loi survive et que le système de santé public fonctionne efficacement tous les jours aux quatre coins du Canada.

**L'hon. Bill Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD):** Monsieur le Président, je commence à comprendre pourquoi nous n'avons rien obtenu en échange lorsque le député est passé chez les libéraux.

Le ministre de la Santé a dit que l'assurance-médicaments n'était pas pour demain, que le gouvernement n'en avait pas les moyens. Les libéraux ont pourtant promis un régime d'assurance-médicaments national au cours de la campagne électorale. On peut supposer qu'ils ne connaissaient pas l'ampleur de l'excédent actuel. Pourquoi n'ont-ils pas les moyens de lancer le régime d'assurance-médicaments alors que l'excédent est beaucoup plus imposant qu'il ne l'était lorsqu'ils ont fait leur promesse?

**L'hon. Ujjal Dosanjh (ministre de la Santé, Lib.):** Monsieur le Président, quand j'ai quitté l'autre parti, je ne savais pas si on avait quelque chose à m'offrir. Honnêtement, je n'étais pas au courant.

Nous avons créé un groupe de travail coprésidé par le ministre de la Santé de la Colombie-Britannique et moi-même. Nous examinerons la méthode des achats en grandes quantités. Nous examinerons le Formulaire national. Nous voulons faire en sorte d'édifier les

fondations de manière à ce que nous puissions à terme avoir un régime d'assurance-médicaments national.

**M. Steven Fletcher (Charleswood—St. James—Assiniboia, PCC):** Monsieur le Président, la semaine dernière nous a donné de nouvelles preuves que le nouveau ministre de la Santé n'a aucune idée de ce qu'il fait. Il a dit aux Canadiens que le gouvernement reverrait les règles du fonds pour l'hépatite C et qu'il accorderait une indemnisation aux personnes se situant hors de la fenêtre 1986-1990. En réalité, nous avons découvert qu'il n'a aucunement l'intention d'ouvrir le fonds.

Ce qu'il a fait, c'est donner de faux espoirs à ces personnes. Alors que le gouvernement rémunère ses copains avec des balles de golf et des contrats de publicité valant des millions de dollars, les victimes restent assises à la maison et leur maladie empire chaque jour.

Quand le ministre va-t-il cesser de donner de faux espoirs à ces personnes et présenter des excuses pour ses propos?

**L'hon. Ujjal Dosanjh (ministre de la Santé, Lib.):** Monsieur le Président, le député ne m'écoute pas et il ne lit pas soigneusement non plus les coupures de presse.

Ce que nous avons bel et bien dit, c'est que le fonds pourrait peut-être présenter un excédent actuariel et qu'il faudrait que l'utilisation de cet excédent soit déterminée par le tribunal. Il nous faudra oeuvrer de concert avec les provinces et les territoires pour faire en sorte que nous puissions examiner cet excédent; de plus, il nous faudra aussi, bien sûr, discuter avec les avocats des demandeurs.

Il importe que nous traitions cette question sérieusement. Il s'agit d'un préjudice grave subi par des gens ordinaires d'un bout à l'autre du pays.

**M. Steven Fletcher (Charleswood—St. James—Assiniboia, PCC):** Monsieur le Président, je comprends que le NPD l'ait échangé.

Le ministre refuse de donner aux Canadiens une réponse honnête. Pourquoi le gouvernement exerce-t-il, de manière flagrante, une discrimination contre les victimes d'avant 1986 et d'après 1990? Pourquoi le ministre ne se lève-t-il pas maintenant à la Chambre pour dire aux Canadiens que toutes les victimes de l'hépatite C causée par des réserves de sang contaminé méritent une indemnisation?

Les Canadiens le savent. Donnez une réponse honnête et faites ce qui s'impose.

**L'hon. Ujjal Dosanjh (ministre de la Santé, Lib.):** Monsieur le Président, les tribunaux ont établi un fonds en fiducie. Contribuent à ce fonds en fiducie les gouvernements fédéral et provinciaux. Nous devons discuter avec ces partenaires. Nous devons discuter avec les avocats des demandeurs. Nous devons ensuite communiquer avec les tribunaux dans le but d'établir s'il y a ou non un excédent actuariel. C'est exactement ce que nous sommes en train de faire.

\* \* \*

**L'AGRICULTURE**

**Mme Diane Finley (Haldimand—Norfolk, PCC):** Monsieur le Président, vendredi dernier, le département américain du Commerce a annoncé l'imposition de droits antidumping préliminaires injustes sur les exportations de porc canadien. Cette décision oblige les producteurs de porc canadiens à fournir des garanties potentiellement exorbitantes sur leurs exportations aux États-Unis.

Voici ma question au ministre du Commerce international. La mauvaise gestion, par le gouvernement, des relations canado-américaines ne risque-t-elle pas de faire en sorte que le protectionnisme américain porte préjudice une fois de plus à nos agriculteurs?

*Questions orales*

●(1450)

**L'hon. Jim Peterson (ministre du Commerce international, Lib.):** Monsieur le Président, ce litige commercial avec les États-Unis est très regrettable. Le marché nord-américain est intégré et, une fois de plus, les Américains ont pris des mesures punitives contre nos exportateurs de porc, qui peuvent concurrencer les meilleurs producteurs au monde. Nous les soutiendrons et nous utiliserons toutes nos ressources pour lutter contre ces droits antidumping.

**Mme Diane Finley (Haldimand—Norfolk, PCC):** Monsieur le Président, le dernier différend commercial avec les États-Unis au sujet du porc a duré 15 ans. L'industrie n'a pas les moyens de supporter un autre long litige. Voici ce que déclarait le président du Conseil des producteurs de porc du Manitoba:

Les droits annoncés aujourd'hui auront de graves répercussions sur les exportateurs de porc canadien.

Pourquoi le gouvernement n'a-t-il rien fait pour prévenir l'imposition de cette mesure protectionniste?

**L'hon. Jim Peterson (ministre du Commerce international, Lib.):** Monsieur le Président, si nous le pouvions, nous empêcherions les États-Unis de nous imposer des sanctions commerciales. On se souviendra des mesures qu'ils ont déjà prises contre nous, notamment au sujet du bois d'oeuvre. Nous avons eu gain de cause contre eux aussi bien devant les instances de l'ALENA qu'auprès de l'OMC. Nous aurons encore gain de cause, cette fois en faveur de nos producteurs de porc.

\* \* \*

[Français]

## LES RÉFUGIÉS

**Mme Meili Faille (Vaudreuil-Soulanges, BQ):** Monsieur le Président, en juillet dernier, la ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration avait demandé aux églises de cesser de donner asile aux réfugiés menacés de déportation. Fin septembre, elle réitérait la même demande, tout en annonçant la tenue de consultations sur la révision du processus de détermination du statut de réfugié.

Quelles mesures la ministre entend-elle prendre afin de rendre plus humain le processus concernant les réfugiés?

[Traduction]

**L'hon. Judy Sgro (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.):** Monsieur le Président, je félicite la porte-parole du Bloc, avec qui je serai heureuse de travailler dans d'autres dossiers de ce genre.

Comme je l'ai déjà dit, nous prendrons sous peu diverses mesures pour réorganiser le système de détermination du statut de réfugié. En ce qui concerne les églises, dont a parlé la députée, j'ai eu plusieurs rencontres avec leurs représentants. Nous continuerons de collaborer, afin d'assurer la protection des personnes qui en ont le plus besoin.

[Français]

**Mme Meili Faille (Vaudreuil-Soulanges, BQ):** Monsieur le Président, les dirigeants religieux ont joint leur voix à celle de plusieurs intervenants cette fin de semaine, dont le Bloc québécois, pour que le gouvernement aille de l'avant avec l'instauration d'un système d'appel pour les demandeurs de statut de réfugié.

Puisque nous sommes à la fin de 2004 et que nous attendons depuis deux ans l'instauration de la section d'appel des réfugiés, quand les demandeurs de statut de réfugié pourront-ils enfin compter sur un système d'appel leur assurant un traitement équitable et juste?

[Traduction]

**L'hon. Judy Sgro (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.):** Monsieur le Président, comme vous le savez, le Canada est réputé partout dans le monde pour l'efficacité et l'équité de son système de traitement des réfugiés. Nous poursuivrons notre collaboration avec nos partenaires, pour faire en sorte que toutes les demandes de statut de réfugié soient traitées avec équité et rapidité.

\* \* \*

## LE SECTEUR DE LA RADIODIFFUSION

**Mme Bev Oda (Durham, PCC):** Monsieur le Président, lorsqu'elle est confrontée à une délicate question comme celle de la télévision italienne, communément appelée RAI International, la ministre du Patrimoine se cache en invoquant l'indépendance du CRTC. La ministre déclare que les Canadiens et le ministre italien des Affaires étrangères devront attendre la décision indépendante du CRTC. Toutefois, le ministre des Affaires étrangères a promis d'accorder le plein accès à RAI International, dans quelques mois.

D'une part, qui parle au nom du gouvernement et, d'autre part, le CRTC est-il oui ou non un organisme indépendant?

**L'hon. Liza Frulla (ministre du Patrimoine canadien et ministre responsable de la Condition féminine, Lib.):** Monsieur le Président, comme la députée le sait déjà, le CRTC doit donner son approbation avant qu'un service étranger comme RAI International soit offert par les câblodistributeurs et les diffuseurs par satellite canadiens. À l'heure actuelle, le CRTC examine sa politique sur la distribution au Canada de services par satellite étrangers. Nous attendons le rapport d'examen du CRTC sur la question.

**Mme Bev Oda (Durham, PCC):** Monsieur le Président, pour être élus, nombre de candidats libéraux ont promis l'entrée en service au Canada de RAI International. La semaine dernière encore, le ministre des Affaires étrangères a promis à son homologue italien que d'ici quelques mois, RAI serait disponible au Canada.

Le gouvernement a-t-il maintenant l'intention de faire de l'ingérence politique pour respecter sa promesse électorale et offrir RAI International aux Canadiens?

●(1455)

**L'hon. Liza Frulla (ministre du Patrimoine canadien et ministre responsable de la Condition féminine, Lib.):** Monsieur le Président, le gouvernement comprend bien que les Italo-Canadiens veulent capter RAI International. Un comité d'experts a préparé un rapport sur la télévision publique dans les langues autres que le français et l'anglais. Ce rapport contient des recommandations intéressantes que nous examinons, en collaboration avec le CRTC.

Le CRTC est un organisme indépendant. Nous attendons avec impatience les conclusions de son examen sur sa politique.

\* \* \*

[Français]

## L'ENVIRONNEMENT

**L'hon. Denis Paradis (Brome—Missisquoi, Lib.):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre de l'Environnement. Ce matin, à Montréal, devant l'Association canadienne de l'énergie éolienne, le ministre de l'Environnement ainsi que son collègue des Ressources naturelles ont annoncé une première mondiale, un atlas sur la configuration des vents d'une précision inégalée.

Est-ce que le ministre de l'Environnement peut nous expliquer l'importance de cette annonce pour tous les Canadiens et Canadiennes, et nous dire si les vents nous sont favorables?

*Questions orales*

**L'hon. Stéphane Dion (ministre de l'Environnement, Lib.):** Monsieur le Président, *l'Atlas canadien de l'énergie éolienne*, en anglais, le *Canadian Wind Energy Atlas*, rendu public aujourd'hui et développé par nos scientifiques, permettra de placer les éoliennes exactement où elles doivent être pour le maximum d'efficacité. Cela nous a permis de réaliser que le potentiel éolien du Canada est le meilleur au monde.

[Traduction]

Il s'agit là d'excellentes nouvelles pour notre environnement, Kyoto, notre stratégie en matière de changement climatique, les économies régionales, les stratégies de création d'emplois et notre compétitivité globale dans le contexte de l'économie durable.

\* \* \*

[Français]

**POSTES CANADA**

**M. Brian Pallister (Portage—Lisgar, PCC):** Monsieur le Président, depuis quand un ministre enquête-t-il sur lui-même? N'est-ce pas un manque de transparence si le ministre du Revenu national et celui de Postes Canada enquêtent sur les dépenses extravagantes d'André Ouellet? C'est comme si on demandait aux payeurs de taxes de corriger leur déclaration d'impôt.

Quand le ministre responsable du dossier ordonnera-t-il une enquête publique sur cette affaire?

**L'hon. John McCallum (ministre du Revenu national, Lib.):** Monsieur le Président, comme je l'ai dit il y a quelques mois, M. Ouellet a démissionné, et comme je l'ai dit plus récemment, il y a deux développements récents.

Premièrement, le président du conseil d'administration lui a demandé encore une fois de donner les recettes. Deuxièmement, j'ai informé la Chambre que les autorités de Revenu national font une enquête concernant les dépenses relatives au bureau du président de Postes Canada.

[Traduction]

**M. Brian Pallister (Portage—Lisgar, PCC):** Monsieur le Président, M. Ouellet a dépensé, en cinq ans seulement, 2 millions de dollars en frais de représentation. Cela représente environ 1 500 \$ pour chaque jour ouvrable. Il est clair que les mesures prises par le ministre à cet égard ne sont pas suffisantes. Il affirme qu'une vérification est en cours, mais cette vérification ne nous en donnera pas pour notre argent. Les résultats ne seront pas rendus publics. Pourquoi, demanderez-vous? Parce que le ministre est en situation de conflit.

En réalité, le ministre du Revenu national est aussi le ministre responsable de Postes Canada. Comment peut-il prétendre faire preuve d'objectivité lorsqu'il est à la fois le vérificateur et celui soumis à la vérification? Comment peut-il prétendre être objectif lorsqu'il effectue lui-même ses propres vérifications?

**L'hon. John McCallum (ministre du Revenu national, Lib.):** Monsieur le Président, le raisonnement du député est un peu tiré par les cheveux.

En fait, en ma qualité de ministre responsable de Postes Canada, j'ai été avisé par Postes Canada que l'Agence du revenu du Canada effectuera sous peu une vérification concernant les dépenses encourues par le bureau du président au cours des dernières années.

À titre de ministre du Revenu, je ne peux, en vertu des règlements concernant la protection des renseignements et l'impôt sur le revenu,

parler publiquement de la vérification à qui que ce soit, qu'il s'agisse de M. Ouellet, du député ou de toute autre personne.

\* \* \*

[Français]

**L'INDUSTRIE TOURISTIQUE**

**M. Robert Bouchard (Chicoutimi—Le Fjord, BQ):** Monsieur le Président, la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean bénéficie depuis 2002 du Programme d'allongement des saisons touristiques. L'entente qui vient à échéance le 10 décembre prochain est essentielle au développement de la région. Au total, c'est 180 emplois et 35 entreprises qui en dépendent.

Est-ce que le ministre peut nous assurer, aujourd'hui, que ce programme, vital pour la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, sera renouvelé pour une période de deux ans?

**L'hon. Joseph Volpe (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, Lib.):** Monsieur le Président, je remercie le député de nous avoir fait remarquer ce cas. C'est un projet pilote. Nous devons donc attendre les résultats de ce projet. Après cela, nous allons prendre des décisions à savoir si nous allons continuer ou non.

\* \* \*

• (1500)

[Traduction]

**LE PRIX DE L'ESSENCE**

**L'hon. Don Boudria (Glengarry—Prescott—Russell, Lib.):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre de l'Industrie.

En 2002, le Comité de l'industrie a proposé de modifier la Loi sur la concurrence afin, notamment, de donner une chance égale aux détaillants d'essence indépendants.

Vu le prix élevé de l'essence à l'heure actuelle, le ministre pourrait-il nous dire ce qu'il prévoit faire pour protéger ce segment vital de l'industrie et pour veiller à ce que les multinationales ne profitent pas encore plus des consommateurs qu'elles ne le font déjà?

**L'hon. David Emerson (ministre de l'Industrie, Lib.):** Monsieur le Président, mon ministère se penche sur des modifications éventuelles à la Loi sur la concurrence. Le 4 mai dernier, le Bureau de la concurrence entamait une enquête sur les prix de l'essence au Canada.

Cette enquête permettra notamment d'évaluer s'il y a eu collusion en vue de faire grimper les prix et si les grandes pétrolières ont fixé des prix abusifs. Une fois ce rapport terminé, le Bureau de la concurrence prendra les mesures qui s'imposent.

\* \* \*

**PRÉSENCE À LA TRIBUNE**

**Le Président:** Je voudrais signaler aux députés la présence à notre tribune de Son Excellence Longin Hieronim Pastusiak, président du Sénat de la République de Pologne.

[Le Président parle en polonais.]

**Des voix:** Bravo!

**Le Président:** Je signale aussi aux députés la présence à notre tribune de l'hon. Michael de Jong, ministre des Forêts de la Colombie-Britannique.

**Des voix:** Bravo!

## DISCOURS DU TRÔNE

[Français]

### REPRISE DU DÉBAT SUR L'ADRESSE EN RÉPONSE

La Chambre reprend le débat, interrompu le 12 octobre, sur la motion portant qu'une Adresse soit présentée à Son Excellence la Gouverneure générale en réponse au discours du Trône qu'elle a prononcé à l'ouverture de la session, ainsi que de l'amendement tel que modifié.

**Le Président:** Comme il est 15 heures, conformément à l'ordre adopté le mardi 5 octobre 2004, la Chambre procédera maintenant au vote par appel nominal différé sur l'amendement tel que modifié de l'Adresse en réponse au discours du Trône.

Convoquez les députés.

[Traduction]

**M. Jay Hill:** Monsieur le Président, il y a eu des discussions entre les partis et vous constaterez que la Chambre donnerait son consentement unanime à l'égard des amendements de l'opposition officielle au discours du Trône.

**Le Président:** Plaît-il à la Chambre d'adopter l'amendement modifié?

**Des voix:** D'accord.

(L'amendement modifié est adopté.)

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

### LE CODE CRIMINEL

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 13 octobre, de la motion.

**Le Président:** Conformément à l'ordre adopté le mardi 5 octobre, la Chambre procédera maintenant au vote par appel nominal différé sur le renvoi au comité du projet de loi C-2 avant l'étape de la deuxième lecture.

• (1515)

[Français]

(La motion, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

(Vote n° 1)

#### POUR

Députés

Adams	Alcock
Anderson (Victoria)	André
Angus	Asselin
Augustine	Bachand
Bagnell	Bains
Bakopanos	Barnes
Beaumier	Bélanger
Bell	Bellavance
Bennett	Bergeron
Bevilacqua	Bigras
Blaikie	Blais
Blondin-Andrew	Boire
Boivin	Bonin
Bonsant	Boshcoff
Bouchard	Boudria
Boulianne	Bourgeois
Bradshaw	Brisson
Broadbent	Brown (Oakville)
Brunelle	Bulte
Byrne	Cannis

### Initiatives ministérielles

Cardin	Carr
Carrier	Carroll
Catterall	Chamberlain
Chan	Christopherson
Clavet	Cleary
Coderre	Comartin
Comuzzi	Côté
Cotler	Crête
Crowder	Cullen (Skeena—Bulkley Valley)
Cullen (Etobicoke North)	Cuzner
D'Amours	Davies
Demers	Deschamps
Desjarlais	Desrochers
DeVillers	Dhalla
Dion	Dosanjh
Drouin	Dryden
Duceppe	Easter
Efford	Emerson
Eyking	Faille
Folco	Fontana
Frulla	Fry
Gagnon (Québec)	Gagnon (Saint-Maurice—Champlain)
Gagnon (Jonquière—Alma)	Galloway
Gaudet	Gauthier
Godbout	Godfrey
Godin	Goodale
Graham	Guarnieri
Guay	Guimond
Holland	Hubbard
Ianno	Jennings
Julian	Kadis
Karetak-Lindell	Karygiannis
Khan	Kilgour
Kotto	Laframboise
Lalonde	Lapierre (Outremont)
Lapierre (Lévis—Bellechasse)	Lastewka
Lavallée	Layton
LeBlanc	Lee
Lemay	Lessard
Lévesque	Longfield
Loubier	MacAulay
Macklin	Malhi
Maloney	Marceau
Marleau	Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)
Martin (LaSalle—Émard)	Martin (Sault Ste. Marie)
Martin (Winnipeg Centre)	Masse
Matthews	McCallum
McDonough	McGuinty
McGuire	McKay (Scarborough—Guildwood)
McLellan	McTeague
Ménard (Hochelega)	Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)
Minna	Mitchell
Murphy	Myers
Neville	O'Brien (Labrador)
O'Brien (London—Fanshawe)	Owen
Pacetti	Paquette
Paradis	Parrish
Patry	Perron
Peterson	Pettigrew
Phinney	Picard (Drummond)
Pickard (Chatham-Kent—Essex)	Plamondon
Poirier-Rivard	Powers
Proulx	Ratansi
Redman	Regan
Robillard	Rodriguez
Rota	Roy
Saada	Sauvageau
Savage	Savoy
Scarpaleggia	Scott
Sgro	Siksay
Silva	Simard (Beauport—Limoilou)
Simard (Saint Boniface)	Simms
Smith (Pontiac)	St-Hilaire
St. Amand	St. Denis
Steckle	Stoffer
Szabo	Telegdi
Temelkovski	Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les
Basques)	

*Initiatives ministérielles*

Thibault (West Nova)	Tonks
Torsney	Ur
Valeri	Valley
Vincent	Volpe
Wappel	Wasylycia-Leis
Wilfert	Wrzesnewskyj
Zed— 207	

## CONTRE

Députés	
Ablonczy	Allison
Ambrose	Anders
Anderson (Cypress Hills—Grasslands)	Batters
Benoit	Bezan
Breitkreuz	Brown (Leeds—Grenville)
Carrie	Casey
Casson	Chong
Day	Devolin
Doyle	Duncan
Finley	Fitzpatrick
Fletcher	Forseth
Gallant	Goldring
Goodyear	Grewal (Newton—North Delta)
Grewal (Fleetwood—Port Kells)	Guergis
Hanger	Harper
Harris	Harrison
Hearn	Hiebert
Hill	Hinton
Jaffer	Jean
Johnston	Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)
Keddy (South Shore—St. Margaret's)	Kenney (Calgary Southeast)
Komarnicki	Kramp (Prince Edward—Hastings)
Lauzon	Lukiwski
Lunn	Lunney
MacKay (Central Nova)	MacKenzie
Mark	Menzies
Merrifield	Miller
Mills	Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)
Moore (Fundy Royal)	Nicholson
O'Connor	Obhrai
Oda	Pallister
Penson	Poilievre
Prentice	Preston
Rajotte	Reid
Reynolds	Richardson
Ritz	Scheer
Schellenberger	Schmidt (Kelowna—Lake Country)
Skelton	Smith (Kildonan—St. Paul)
Solberg	Sorenson
Stinson	Strahl
Stronach	Thompson (Wild Rose)
Tilson	Toews
Trost	Tweed
Van Loan	Vellacott
Warawa	Watson
White	Williams
Yelich— 93	

## PAIRÉS

Aucun

**Le Président:** Je déclare la motion adoptée. Par conséquent, le projet de loi est renvoyé au Comité permanent de la justice, des droits de la personne, de la sécurité publique et de la protection civile.

(Le projet de loi est renvoyé à un comité.)

\* \* \*

[Traduction]

### LA LOI SUR LA PROTECTION DES FONCTIONNAIRES DÉNONCIATEURS D'ACTES RÉPRÉHENSIBLES

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 14 octobre, de la motion.

**Le Président:** Conformément à l'ordre adopté le mardi 5 octobre, la Chambre procédera maintenant au vote par appel nominal différé sur le renvoi au comité du projet de loi C-11 avant l'étape de la deuxième lecture.

**L'hon. Karen Redman:** Monsieur le Président, si la Chambre est d'accord, je propose que vous demandiez le consentement unanime pour que les députés qui ont voté sur la motion précédente soient enregistrés comme ayant voté sur la motion dont la Chambre est actuellement saisie, et qu'il soit indiqué que les députés libéraux ont voté oui, à l'exception de ceux qui voudraient voter autrement.

**Le Président:** Y a-t-il consentement unanime pour que nous procédions de cette façon?

**Des voix:** D'accord.

**M. Jay Hill:** Monsieur le Président, les députés de l'opposition présents cet après-midi s'opposent à la motion.

[Français]

**M. Michel Guimond:** Monsieur le Président, les collègues du Bloc québécois seront favorables à cette motion.

**M. Yvon Godin:** Monsieur le Président, les députés du Nouveau Parti démocratique sont favorables à cette motion.

● (1520)

[Traduction]

(La motion, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n<sup>o</sup> 2)

## POUR

Députés	
Adams	Alcock
Anderson (Victoria)	André
Angus	Asselin
Augustine	Bachand
Bagnell	Bains
Bakopanos	Barnes
Beaumier	Bélangier
Bell	Bellavance
Bennett	Bergeron
Bevilacqua	Bigras
Blaikie	Blais
Blondin-Andrew	Boire
Boivin	Bonin
Bonsant	Boshcoff
Bouchard	Boudria
Boulianne	Bourgeois
Bradshaw	Brison
Broadbent	Brown (Oakville)
Brunelle	Bulte
Byrne	Cannis
Cardin	Carr
Carrier	Carroll
Catterall	Chamberlain
Chan	Christopherson
Clavet	Cleary
Coderre	Comartin
Comuzzi	Côté
Cotler	Crête
Crowder	Cullen (Skeena—Bulkley Valley)
Cullen (Etobicoke North)	Cuzner
D'Amours	Davies
Demers	Deschamps
Desjarlais	Desrochers
DeVillers	Dhalla
Dion	Dosanjh
Drouin	Dryden
Duceppe	Easter
Efford	Emerson
Eyking	Faillie
Folco	Fontana
Frulla	Fry
Gagnon (Québec)	Gagnon (Saint-Maurice—Champlain)
Gagnon (Jonquière—Alma)	Galloway
Gaudet	Gauthier

Godbout  
 Godin  
 Graham  
 Guay  
 Holland  
 Ianno  
 Julian  
 Karetak-Lindell  
 Khan  
 Kotto  
 Lalonde  
 Lapierre (Lévis—Bellechasse)  
 Lavallée  
 LeBlanc  
 Lemay  
 Lévesque  
 Loubier  
 Macklin  
 Maloney  
 Marleau  
 Martin (LaSalle—Émard)  
 Martin (Winnipeg Centre)  
 Matthews  
 McDonough  
 McGuire  
 McLellan  
 Ménard (Hochelaga)  
 Minna  
 Murphy  
 Neville  
 O'Brien (London—Fanshawe)  
 Pacetti  
 Paradis  
 Patry  
 Peterson  
 Phinney  
 Pickard (Chatham-Kent—Essex)  
 Poirier-Rivard  
 Proulx  
 Redman  
 Robillard  
 Rota  
 Saada  
 Savage  
 Scarpaleggia  
 Sgro  
 Silva  
 Simard (Saint Boniface)  
 Smith (Pontiac)  
 St. Amand  
 Steckle  
 Szabo  
 Temelkovski  
 Basques)  
 Thibault (West Nova)  
 Torsney  
 Valeri  
 Vincent  
 Wappel  
 Wilfert  
 Zed — 207

Godfrey  
 Goodale  
 Guarnieri  
 Guimond  
 Hubbard  
 Jennings  
 Kadis  
 Karygiannis  
 Kilgour  
 Laframboise  
 Lapierre (Outremont)  
 Lastewka  
 Layton  
 Lee  
 Lessard  
 Longfield  
 MacAulay  
 Malhi  
 Marceau  
 Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)  
 Martin (Sault Ste. Marie)  
 Masse  
 McCallum  
 McGuinty  
 McKay (Scarborough—Guildwood)  
 McTeague  
 Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)  
 Mitchell  
 Myers  
 O'Brien (Labrador)  
 Owen  
 Paquette  
 Parrish  
 Perron  
 Pettigrew  
 Picard (Drummond)  
 Plamondon  
 Powers  
 Ratansi  
 Regan  
 Rodriguez  
 Roy  
 Sauvageau  
 Savoy  
 Scott  
 Siksay  
 Simard (Beauport—Limoulu)  
 Simms  
 St-Hilaire  
 St. Denis  
 Stoffer  
 Telegdi  
 Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les  
 Tonks  
 Ur  
 Valley  
 Volpe  
 Wasylcia-Leis  
 Wrzesniewskyj

## CONTRE

### Députés

Ablonczy  
 Ambrose  
 Anderson (Cypress Hills—Grasslands)  
 Benoit  
 Breitzkreuz  
 Carrie  
 Casson  
 Day  
 Doyle  
 Finley  
 Fletcher  
 Gallant  
 Goodyear  
 Grewal (Fleetwood—Port Kells)  
 Hanger  
 Harris  
 Hearn  
 Hill  
 Jaffer  
 Johnston  
 Keddy (South Shore—St. Margaret's)  
 Komarnicki  
 Lauzon  
 Allison  
 Anders  
 Batters  
 Bezan  
 Brown (Leeds—Grenville)  
 Casey  
 Chong  
 Devolin  
 Duncan  
 Fitzpatrick  
 Forseth  
 Goldring  
 Grewal (Newton—North Delta)  
 Guergis  
 Harper  
 Harrison  
 Hiebert  
 Hinton  
 Jean  
 Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)  
 Kenney (Calgary Southeast)  
 Kramp (Prince Edward—Hastings)  
 Lukiwski

## Initiatives ministérielles

Lunn  
 MacKay (Central Nova)  
 Mark  
 Merrifield  
 Mills  
 Moore (Fundy Royal)  
 O'Connor  
 Oda  
 Penson  
 Prentice  
 Rajotte  
 Reynolds  
 Ritz  
 Schellenberger  
 Skelton  
 Solberg  
 Stinson  
 Stronach  
 Tilson  
 Trost  
 Van Loan  
 Warawa  
 White  
 Yelich — 93  
 Lunney  
 MacKenzie  
 Menzies  
 Miller  
 Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)  
 Nicholson  
 Obhrai  
 Pallister  
 Poilievre  
 Preston  
 Reid  
 Richardson  
 Scheer  
 Schmidt (Kelowna—Lake Country)  
 Smith (Kildonan—St. Paul)  
 Sorenson  
 Strahl  
 Thompson (Wild Rose)  
 Toews  
 Tweed  
 Vellacott  
 Watson  
 Williams

## PAIRÉS

Aucun

**Le Président:** Je déclare la motion adoptée. Le projet de loi est donc renvoyé au Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires.

(Le projet de loi est renvoyé à un comité.)

\* \* \*

[Français]

## LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

La Chambre reprend l'étude de la motion: Que le projet de loi C-3, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada et la Loi sur les océans, soit maintenant lu une deuxième fois et renvoyé à un comité.

**Le Président:** La Chambre procédera maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-3.

[Traduction]

**L'hon. Karen Redman:** Monsieur le Président, si la Chambre est d'accord, je propose que vous demandiez le consentement unanime pour que les députés qui ont voté sur la motion précédente soient enregistrés comme ayant voté sur la motion dont la Chambre est actuellement saisie, et qu'il soit indiqué que les députés libéraux ont voté oui.

J'attire cependant l'attention de la Chambre sur le fait que le député de LaSalle—Émard s'est absenté, et que certains députés libéraux pourront vouloir voter autrement.

**Le Président:** Y a-t-il consentement unanime pour que nous procédions de cette façon?

**Des voix:** D'accord.

**M. Jay Hill:** Monsieur le Président, les députés conservateurs présents sont en faveur de la motion.

[Français]

**M. Michel Guimond:** Monsieur le Président, les collègues du Bloc québécois seront défavorables à cette motion.

*Initiatives ministérielles*

[Traduction]

**M. Yvon Godin:** Monsieur le Président, les députés néo-démocrates sont en faveur de la motion.

[Français]

La motion, mise au voix, est adoptée par le vote suivant:

(Vote n° 3)

## POUR

## Députés

Ablonczy	Adams
Alcock	Allison
Ambrose	Anders
Anderson (Cypress Hills—Grasslands)	Anderson (Victoria)
Angus	Augustine
Bagnell	Bains
Bakopanos	Barnes
Batters	Beaumier
Bélanger	Bell
Bennett	Benoit
Bevilacqua	Bezan
Blaikie	Blondin-Andrew
Boivin	Bonin
Boshcoff	Boudria
Bradshaw	Breitkreuz
Brison	Broadbent
Brown (Leeds—Grenville)	Brown (Oakville)
Bulte	Byrne
Cannis	Carr
Carrie	Carroll
Casey	Casson
Catterall	Chamberlain
Chan	Chong
Christopherson	Coderre
Comartin	Comuzzi
Cotler	Crowder
Cullen (Skeena—Bulkley Valley)	Cullen (Etobicoke North)
Cuzner	D'Amours
Davies	Day
Desjarlais	DeVillers
Devolin	Dhalla
Dion	Dosanjh
Doyle	Drouin
Dryden	Duncan
Easter	Efford
Emerson	Eyking
Finley	Fitzpatrick
Fletcher	Folco
Fontana	Forseth
Frulla	Fry
Gallant	Galloway
Godbout	Godfrey
Godin	Goldring
Goodale	Goodyear
Graham	Grewal (Newton—North Delta)
Grewal (Fleetwood—Port Kells)	Guamieri
Guergis	Hanger
Harper	Harris
Harrison	Hearn
Hiebert	Hill
Hinton	Holland
Hubbard	Ianno
Jaffer	Jean
Jennings	Johnston
Julian	Kadis
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Kenney (Calgary Southeast)	Khan
Kilgour	Komarnicki
Kramp (Prince-Edward—Hastings)	Lapierre (Outremont)
Lastewka	Lauzon
Layton	LeBlanc
Lee	Longfield
Lukiwski	Lunn
Lunney	MacAulay
MacKay (Central Nova)	MacKenzie
Macklin	Malhi
Maloney	Mark
Marleau	Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)
Martin (Winnipeg Centre)	Martin (Sault Ste. Marie)
Masse	Matthews
McCallum	McDonough
McGuinity	McGuire
McKay (Scarborough—Guildwood)	McLellan

McTeague	Menzies
Merrifield	Miller
Mills	Minna
Mitchell	Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)
Moore (Fundy Royal)	Murphy
Myers	Neville
Nicholson	O'Brien (Labrador)
O'Brien (London—Fanshawe)	O'Connor
Obhrai	Oda
Owen	Pacetti
Pallister	Paradis
Parrish	Patry
Penson	Peterson
Pettigrew	Phinney
Pickard (Chatham-Kent—Essex)	Poilevre
Powers	Prentice
Preston	Proulx
Rajotte	Ratansi
Redman	Regan
Reid	Reynolds
Bell	Ritz
Richardson	Rodriguez
Robillard	Saada
Rota	Savoy
Savage	Scheer
Scarpaleggia	Schmidt (Kelowna—Lake Country)
Schellenberger	Sgro
Scott	Silva
Siksay	Simms
Simard (Saint Boniface)	Smith (Pontiac)
Skelton	Solberg
Smith (Kildonan—St. Paul)	St. Amand
Sorenson	Steckle
St. Denis	Stoffer
Stinson	Stronach
Strahl	Telegdi
Szabo	Thibault (West Nova)
Temelkovski	Tilson
Thompson (Wild Rose)	Tonks
Toews	Trost
Torsney	Ur
Tweed	Valley
Valeri	Vellacott
Van Loan	Wappel
Volpe	Wasylcia-Leis
Warawa	White
Watson	Williams
Wilfert	Yelich
Wrzesnewskyj	
Zed- — 245	

## CONTRE

## Députés

André	Asselin
Bachand	Bellavance
Bergeron	Bigras
Blais	Boire
Bonsant	Bouchard
Boulianne	Bourgeois
Brunelle	Cardin
Carrier	Clavet
Cleary	Côté
Crête	Demers
Deschamps	Desrochers
Duceppe	Faille
Gagnon (Québec)	Gagnon (Saint-Maurice—Champlain)
Gagnon (Jonquière—Alma)	Gaudet
Gauthier	Guay
Guimond	Kotto
Laframboise	Lalonde
Lapierre (Lévis—Bellechasse)	Lavallée
Lemay	Lessard
Lévesque	Loubier
Marceau	Ménard (Hochelaga)
Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)	Paquette
Perron	Picard (Drummond)

Plamondon  
Roy  
Simard (Beauport—Limoilou)  
Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques)  
Vincent — 54

## PAIRÉS

Aucun

**Le Président:** Je déclare la motion adoptée.

(Le projet de loi, lu pour la deuxième fois, est renvoyé à un comité.)

\* \* \*

[Traduction]

## LES VOIES ET MOYENS

AFFAIRES INDIENNES ET DU NORD CANADIEN

**L'hon. Andy Scott (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, Lib.)** propose: Que la motion de voies et moyens visant à mettre en vigueur l'accord sur les revendications territoriales et l'autonomie gouvernementale conclu entre le peuple tlicho, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et le gouvernement du Canada et modifiant la Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie et d'autres lois en conséquence soit adoptée.

**Le Président:** Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**L'hon. Karen Redman:** Monsieur le Président, si la Chambre est d'accord, je propose que vous demandiez le consentement unanime pour que les députés qui ont voté sur la motion précédente soient enregistrés comme ayant voté sur la motion dont la Chambre est actuellement saisie, les députés libéraux votant oui. Je remarque que le député de Lasalle-Émard est de retour parmi nous.

**Le Président:** Y a-t-il consentement unanime de la Chambre pour procéder de la façon indiquée par le whip en chef du gouvernement?

**Des voix:** D'accord.

**M. Jay Hill:** Monsieur le Président, les députés conservateurs présents cet après-midi s'opposent non seulement à cette motion, mais également à la façon dont on a procédé.

[Français]

**M. Michel Guimond:** Monsieur le Président, les collègues du Bloc québécois seront favorables à cette motion.

**M. Yvon Godin:** Monsieur le Président, les députés du Nouveau Parti démocratique votent en faveur de cette motion.

(La motion, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

(Vote n° 4)

## POUR

Députés

Adams	Alcock
Anderson (Victoria)	André
Angus	Asselin
Augustine	Bachand
Bagnell	Bains
Bakopanos	Barnes
Beaumier	Bélangier
Bell	Bellavance
Bennett	Bergeron
Bevilacqua	Bigras
Blaikie	Blais
Blondin-Andrew	Boire
Boivin	Bonin
Bonsant	Boshcoff
Bouchard	Boudria
Boulianne	Bourgeois
Bradshaw	Brisson
Broadbent	Brown (Oakville)

Brunelle  
Byrne  
Cardin  
Carrier  
Catterall  
Chan  
Clavet  
Coderre  
Comuzzi  
Cotler  
Crowder  
Cullen (Etobicoke North)  
D'Amours  
Demers  
Desjarlais  
DeVillers  
Dion  
Drouin  
Duceppe  
Efford  
Eyking  
Folco  
Frulla  
Gagnon  
Gagnon (Jonquière—Alma)  
Gaudet  
Godbout  
Godin  
Graham  
Guay  
Holland  
Ianno  
Julian  
Karetak-Lindell  
Khan  
Kotto  
Lalonde  
Lapierre  
Lavallée  
LeBlanc  
Lemay  
Lévesque  
Loubier  
Macklin  
Maloney  
Marleau  
Martin  
Martin  
Matthews  
McDonough  
McGuire  
McLellan  
Ménard (Hochelaga)  
Minna  
Murphy  
Neville  
O'Brien (London—Fanshawe)  
Pacetti  
Paradis  
Patry  
Peterson  
Phinney  
Pickard  
Poirier-Rivard  
Proulx  
Redman  
Robillard  
Rota  
Saada  
Savage  
Scarpaleggia  
Sgro  
Silva  
Simard  
Smith  
St. Amand  
Steckle  
Szabo

## Initiatives ministérielles

Bulte  
Cannis  
Carr  
Carroll  
Chamberlain  
Christopherson  
Cleary  
Comartin  
Côté  
Crête  
Cullen  
Cuzner  
Davies  
Deschamps  
Desrochers  
Dhalla  
Dosanji  
Dryden  
Easter  
Emerson  
Faille  
Fontana  
Fry  
Gagnon  
Galloway  
Gauthier  
Godfrey  
Goodale  
Guarnieri  
Guimond  
Hubbard  
Jennings  
Kadis  
Karygiannis  
Kilgour  
Laframboise  
Lapierre  
Lastewka  
Layton  
Lee  
Lessard  
Longfield  
MacAulay  
Malhi  
Marceau  
Martin  
Martin  
Masse  
McCallum  
McGuinty  
McKay  
McTeague  
Ménard  
Mitchell  
Myers  
O'Brien  
Owen  
Paquette  
Parrish  
Perron  
Pettigrew  
Picard (Drummond)  
Plamondon  
Powers  
Ratans  
Regan  
Rodriguez  
Roy  
Sauvageau  
Savoy  
Scott  
Siksay  
Simard  
Simms  
St-Hilaire  
St. Denis  
Stoffer  
Telegdi

*Affaires courantes*

Temelkovski  
Thibault  
Torsney  
Valeri  
Vincent  
Wappel  
Wilfert  
Zed— 207

Thibault (West Nova)  
Tonks  
Ur  
Valley  
Volpe  
Wasylcia-Leis  
Wrzesnewskyj

## CONTRE

## Députés

Ablonczy  
Ambrose  
Anderson  
Benoit  
Breitkreuz  
Carrie  
Casson  
Day  
Doyle  
Finley  
Fletcher  
Gallant  
Goodyear  
Grewal  
Hanger  
Harris  
Heam  
Hill  
Jaffier  
Johnston  
Keddy  
Komarnicki  
Lauzon  
Lunn  
MacKay  
Mark  
Merrifield  
Mills  
Moore  
O'Connor  
Oda  
Penson  
Prentice  
Rajotte  
Reynolds  
Ritz  
Schellenberger  
Skelton  
Solberg  
Stinson  
Stronach  
Tilson  
Trost  
Van Loan  
Warawa  
White  
Yelich— 93

Allison  
Anders  
Batters  
Bezan  
Brown  
Casey  
Chong  
Devolin  
Duncan  
Fitzpatrick  
Forseth  
Goldring  
Grewal (Newton—North Delta)  
Guergis  
Harper  
Harrison  
Hiebert  
Hinton  
Jean  
Kamp  
Kenney  
Krapf  
Lukiwski  
Lunney  
MacKenzie  
Menzies  
Miller  
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)  
Nicholson  
Obhrai  
Pallister  
Poilievre  
Preston  
Reid  
Richardson  
Scheer  
Schmidt (Kelowna—Lake Country)  
Smith  
Sorenson  
Strahl  
Thompson  
Toews  
Tweed  
Vellacott  
Watson  
Williams

## PAIRÉS

Aucun

**Le Président:** Je déclare la motion adoptée.

[Traduction]

Je désire informer la Chambre qu'en raison du vote par appel nominal différé, la période réservée aux initiatives ministérielles sera prolongée de 20 minutes.

## AFFAIRES COURANTES

• (1525)

[Traduction]

## LE CODE CRIMINEL

**M. Daryl Kramp (Prince Edward—Hastings, PCC)** demande à présenter le projet de loi C-215, Loi modifiant le Code criminel (peine consécutive en cas d'usage d'une arme à feu lors de la perpétration d'une infraction).

—Monsieur le Président, je suis heureux de présenter le projet de loi intitulé Loi modifiant le Code criminel (peine consécutive en cas d'usage d'une arme à feu lors de la perpétration d'une infraction).

Le texte a pour objet de sanctionner certaines infractions graves par une peine supplémentaire lorsqu'il y a eu usage d'une arme à feu. La peine supplémentaire, qui doit être purgée consécutivement à l'autre peine, est une peine d'emprisonnement minimale de cinq ans, si l'arme à feu n'a pas été déchargée; de dix ans, si elle l'a été; et de quinze ans si elle l'a été et qu'une personne, à l'exception d'un complice, subit des lésions corporelles.

En tant qu'ancien agent de la Police provinciale de l'Ontario, je suis tout à fait d'accord avec le projet de loi. J'espère qu'il bénéficiera également de l'appui des mes collègues députés.

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

\* \* \*

## LOI CONCERNANT LOUIS RIEL

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPDP)** demande à présenter le projet de loi C-216, Loi concernant Louis Riel.

—Monsieur le Président, comme je viens de la province du Manitoba, je suis heureux de présenter ce projet de loi d'initiative parlementaire concernant Louis Riel.

Le texte visée à annuler la condamnation de Louis Riel pour haute trahison puis à reconnaître et à commémorer son rôle dans l'avancement de la Confédération canadienne et des droits et intérêts du peuple métis et des peuples de l'Ouest du Canada, ainsi qu'à lui donner le titre de Père de la Confédération.

Je suis heureux de présenter le projet de loi au nom de tous les Métis de la province du Manitoba et de tout le pays.

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

\* \* \*

## LE RÉGIME DE PENSIONS DU CANADA

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPDP)** demande à présenter le projet de loi C-217, Loi modifiant le Régime de pensions du Canada (droit à une pension anticipée pour les agents de police et les pompiers).

—Monsieur le Président, le projet de loi vise à modifier le Régime de pensions du Canada de telle sorte que les agents de police et les pompiers de notre pays puissent faire des cotisations correspondant au fait que ceux-ci prennent souvent une retraite anticipée à l'âge de 50 ans, plutôt que de se rendre jusqu'à l'âge de 55 ans.

En vertu de ce projet de loi, ceux-ci pourraient, pour couvrir la période où ils ont entre 50 et 55 ans, faire des contributions à un taux majoré durant leurs années d'activité et n'auraient pas à payer une pénalité en cas de retraite anticipée.

Nous présentons ce projet de loi au nom des nombreux agents de police et pompiers qui ont fait des représentations dans le but d'obtenir cette simple modification. Nous soulignons que les dispositions du projet de loi n'ajoutent pas au coût du régime, puisque les années d'activité soustraites seraient compensées par des contributions additionnelles de la part des employés et de l'employeur durant la vie active de ceux-ci.

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

\* \* \*

●(1530)

#### LA LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD)** demande à présenter le projet de loi C-218, Loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu (déduction des dépenses afférentes aux outils nécessaires à un emploi).

—Monsieur le Président, au nom de mes collègues artisans du pays, je présente un projet de loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu, afin que ceux-ci puissent déduire le coût des outils que l'employeur les oblige à fournir en tant que condition de leur emploi.

Je souligne que les artisans autonomes bénéficient déjà du droit de déduire les dépenses engagées pour acquérir les outils dont ils ont besoin pour exercer leur métier, et que les employés ayant besoin d'acheter certains outils pour effectuer leur travail devraient bénéficier d'une déduction fiscale pour ces outils, au même titre que les gens d'affaires.

Je me réjouis que le député de Windsor-Ouest appuie mon projet de loi visant à permettre à tout travailleur canadien de déduire le coût des outils que son employeur l'oblige à fournir en tant que condition de son emploi.

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

\* \* \*

#### LA LOI CANADIENNE SUR LES SOCIÉTÉS PAR ACTIONS

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD)** demande à présenter le projet de loi C-219, Loi modifiant la Loi canadienne sur les sociétés par actions (qualités requises pour être vérificateur).

— Monsieur le Président, le projet de loi que je présente aujourd'hui cherche à modifier la Loi canadienne sur les sociétés par actions en ce qui concerne les qualités requises pour être vérificateur. Il réclame une indépendance complète pour les vérificateurs. Pour que nous puissions avoir confiance dans les états financiers des entreprises dans lesquelles bon nombre de nos régimes de pension sont investis, nous voulons nous assurer que le vérificateur vérifiant les états financiers est complètement indépendant de l'entreprise visée.

En d'autres termes, on devrait interdire au vérificateur ou au cabinet de vérification comptable de vendre d'autres services financiers à la même société. L'entreprise qui offre des services financiers ne devrait pas être en mesure de donner des conseils fiscaux à la société visée et de se charger également de la vérification de ses livres. Nous croyons que c'est un conflit d'intérêts direct.

Nous pensons que c'est un projet de loi extrêmement important qui vient en temps très opportun si nous voulons pouvoir faire confiance aux états financiers des entreprises dans lesquelles nous investissons.

#### Affaires courantes

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

\* \* \*

●(1535)

#### LA LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD)** demande à présenter le projet de loi C-220, Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues (acides gras trans)

—Monsieur le Président, je suis très heureux de présenter ce projet de loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues en ce qui concerne les acides gras trans ou les huiles végétales hydrogénées comme on les appelle en termes scientifiques.

Nous savons maintenant que ces acides gras trans nuisent énormément à la santé des gens. Pourtant, lorsque nous l'avons signalé à la ministre de la Santé, elle a répondu que le gouvernement prévoirait un étiquetage obligatoire, mais n'interdirait pas carrément ces produits. Autrement dit, il est acceptable d'empoisonner nos aliments pourvu qu'ils soient bien étiquetés.

Ce projet de loi cherche à éliminer les gras trans de notre diète. Ils sont nuisibles pour nos enfants. Ils augmentent le taux d'obésité, le taux de diabète et le taux de maladies du coeur. En fait, un seul gramme par jour de ces substances toxiques suffit à accroître le risque de maladies du coeur de 15 à 20 p.100.

C'est un projet de loi important qui va sauver des vies.

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

\* \* \*

#### LOI INTERDISANT L'EXPORTATION DES EAUX DU CANADA

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD)** demande à présenter le projet de loi C-221, Loi visant à interdire l'exportation d'eau par voie d'échanges entre bassins

—Monsieur le Président, je suis heureux de présenter ce projet de loi qui traite d'une question très opportune et d'actualité en ce sens qu'il vise à interdire l'échange d'eau entre bassins et la vente d'eau en grande quantité.

Cette question revêt une très haute importance tant sur la scène nationale que sur la scène internationale. De temps à autre, le public apprend que des gens suggèrent bêtement de commodifier et de commercialiser l'eau pour pouvoir vendre cette ressource précieuse au même titre que n'importe quelle marchandise.

C'est mauvais pour l'environnement et pour nos écosystèmes. Il s'agit d'une bien mauvaise politique gouvernementale que de mettre cette ressource vitale sur le marché libre avec d'autres marchandises. Il s'agit là d'une mesure particulièrement dangereuse à la lumière de l'ALENA, car lorsqu'on commercialise l'eau en la vendant sous quelque forme ou substance que ce soit, cette eau tombe sous le régime de l'Accord de libre-échange.

J'exhorte les députés de la Chambre à appuyer en grand nombre ce projet de loi qui vise à interdire l'exportation d'eau par voie d'échanges entre bassins.

*Affaires courantes*

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

\* \* \*

**LA LOI CANADIENNE SUR LES SOCIÉTÉS PAR ACTION**

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD)** demande à présenter le projet de loi C-222, Loi modifiant la Loi canadienne sur les sociétés par actions (états financiers annuels).

Monsieur le Président, mon intervention sur ce projet de loi sera brève. Il s'agit d'une nouvelle démarche visant à modifier la Loi canadienne sur les sociétés par actions. En ce qui a trait précisément aux vérificateurs, les renseignements portant sur les services professionnels autres que les services de vérification doivent être indiqués clairement dans les états financiers annuels de l'entreprise de sorte que les actionnaires puissent être mis au courant d'un conflit d'intérêts possible advenant la vente de services financiers, de vérification ou autres, par l'institution financière à la même entreprise.

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

\* \* \*

● (1540)

**LA LOI SUR LA FAILLITE ET L'INSOLVABILITÉ**

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD)** demande à présenter le projet de loi C-223, Loi modifiant la Loi sur la faillite et l'insolvabilité (rang prioritaire des salaires impayés).

—Monsieur le Président, comme dit mon collègue de Windsor-Ouest, qui a bien voulu appuyer ce projet de loi, le présent projet de loi repose sur une question de justice. En cas de faillite, ce projet de loi accorderait le rang prioritaire aux salaires des travailleurs lors du partage de l'actif de l'entreprise en faillite. Il y a plus de 10 000 faillites par année; les montants dus aux travailleurs en salaires, en cotisations de retraite et en avantages sociaux s'élèvent à plus de 2 milliards de dollars.

Nous sommes d'avis que cette idée devrait être accueillie favorablement par un grand nombre de gens. Même les propriétaires des entreprises en faillite devraient être heureux que leurs dettes envers leurs employés soient réalisées et remboursées après coup, lors du partage de l'actif de l'entreprise. Je crois que les salaires impayés devraient occuper le premier rang et non le sixième, septième ou huitième rang comme c'est actuellement le cas.

C'est une simple question de justice. J'encourage tous les députés à lire le texte du projet de loi et, je l'espère, à voter avec moi pour aider les travailleurs canadiens qui ne sont pas payés lorsqu'une entreprise tombe en faillite.

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

\* \* \*

**LA LOI RÉFÉRENDAIRE**

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD)** demande à présenter le projet de loi C-224, Loi modifiant la Loi référendaire (réforme du système électoral du Canada)

—Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Windsor-Ouest encore une fois. Il a joué un rôle important dans la présentation de plusieurs projets de loi aujourd'hui. Le NPD a présenté un programme législatif très musclé.

Ce projet de loi vise à modifier la Loi référendaire de manière à permettre la tenue d'un référendum sur toute question relative à la réforme du système électoral du Canada. Je soulève ce point étant donné l'allusion faite dans le discours du Trône et les modifications apportées à ce dernier, qui ont été adoptées à l'unanimité aujourd'hui, puisque la Chambre des communes pourrait dans un avenir très rapproché provoquer la tenue d'un référendum sur la façon dont les gouvernements sont élus au Canada.

En prévision de cette mesure progressiste de la part de la Chambre des communes, j'incite tous les députés à envisager l'adoption de cette loi habilitante qui permettrait la tenue d'un référendum à l'échelle du pays sans avoir à modifier par la suite d'autres lois, dans le but de revoir la façon dont nous élisons les députés du Parlement du Canada.

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

\* \* \*

**LA LOI SUR LA BANQUE DE DÉVELOPPEMENT DU CANADA**

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD)** demande à présenter le projet de loi C-225, Loi modifiant la Loi sur la Banque de développement du Canada et la Loi fédérale sur les prêts aux étudiants afin de prévoir un régime de prêts d'études plus favorable aux étudiants.

—Monsieur le Président, je présente ce projet de loi au nom de tous les étudiants qui croulent sous les dettes pour pouvoir terminer leur éducation postsecondaire. Certains des pages de la Chambre, aujourd'hui, font peut-être partie de ce groupe d'étudiants.

L'idée de ce projet de loi est de reconnaître la hausse des frais de scolarité. Le texte a pour objet de désigner la Banque de développement du Canada comme prêteur autorisé à consentir des prêts garantis aux étudiants et de fixer l'intérêt payable sur ces prêts à un taux égal au taux d'inflation de l'année précédente, sous réserve d'un rajustement annuel. Ces mesures permettront aux étudiants et aux personnes qui ont des prêts d'études impayés de bénéficier d'un financement raisonnable et de ne pas être indûment accablés de dettes à la fin de leurs études.

Les personnes qui ont déjà contracté des emprunts auprès des prêteurs antérieurement désignés par la Loi fédérale sur les prêts aux étudiants pourront faire une demande de prêt auprès de la Banque de développement du Canada afin de rembourser intégralement ces emprunts et de bénéficier du nouveau taux d'intérêt prévu par le projet de loi et rajusté annuellement.

Cela serait bon pour les étudiants et j'espère que les députés en prennent note et qu'ils jugeront approprié de voter en faveur du projet de loi en temps voulu.

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

\* \* \*

● (1545)

**LOI SUR L'EXAMEN DE LA REPRÉSENTATION PROPORTIONNELLE**

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD)** demande à présenter le projet de loi C-226, Loi prévoyant l'examen, par un comité de la Chambre des communes, de la représentation proportionnelle pour les élections fédérales.

*Affaires courantes*

—Monsieur le Président, en ce qui concerne la réforme électorale dont il a été fait mention dans le discours du Trône ainsi que dans les amendements au discours du Trône, le projet de loi vise à permettre l'étude de la représentation proportionnelle parmi les réformes électorales envisageables à la Chambre des communes.

Si le projet de loi est adopté, un comité permanent de la Chambre sera désigné pour étudier la question et en faire rapport avec des recommandations, après avoir tenu des audiences publiques d'un océan à l'autre. Le gouvernement pourra alors tenir un référendum sur cette question et sur l'objet de l'autre projet de loi que j'ai présenté. Il pourra alors demander aux électeurs s'ils sont en faveur de remplacer le système actuel par un système proposé par le comité et accepté par la Chambre des communes. Le référendum devra se tenir en même temps que les prochaines élections générales.

La réforme de notre système électoral recueille de nombreux appuis et suscite beaucoup d'intérêt. Nous croyons que la représentation proportionnelle est un modèle que la Chambre des communes devrait examiner attentivement. À notre avis, il serait opportun de tenir un référendum sur cette question lors des prochaines élections générales. On pourrait alors ajouter sur le bulletin de vote une question référendaire concernant la modification du système électoral.

La plupart des partis appuient la représentation proportionnelle. Certains partis ont une vision plus étroite, mais nous espérons qu'ils s'intéresseront à la question.

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

\* \* \*

**LOI SUR LA FORMATION POUR LE MARCHÉ DU TRAVAIL**

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD)** demande à présenter le projet de loi C-227, Loi prévoyant l'établissement de normes nationales de formation, d'apprentissage et d'accréditation pour le marché du travail.

—Monsieur le Président, je présente ce projet de loi à la suite du transfert aux provinces de la responsabilité de la formation pour le marché du travail, qui nous a valu un régime entaché d'inégalités et de disparités au chapitre de l'apprentissage et du reste de la formation pour le marché du travail.

À titre de compagnon charpentier, je suis en mesure de vous dire que les programmes d'études diffèrent d'une province à l'autre dans notre pays. C'est mauvais pour la profession qu'un compagnon ayant obtenu son certificat de compétence en Nouvelle-Écosse ne soit pas reconnue comme ayant une formation égale à celle d'un compagnon en Colombie-Britannique, lorsqu'il déménage dans cette dernière province pour y trouver du travail.

Dans le but de prendre en compte la mobilité de la main-d'œuvre canadienne, ce projet de loi prévoit l'établissement de normes nationales pour la formation et pour l'accréditation dans chaque métier. Il prévoit également la création d'un comité consultatif national pour chaque métier spécialisé, qui serait chargé d'en tenir à jour et d'actualiser le programme d'études. Ce comité réunirait des représentants des ouvriers de ces métiers, du domaine et du gouvernement.

Le projet de loi vise à combler un vide laissé par le gouvernement, dans sa hâte de transférer aux provinces la responsabilité de la formation pour le marché du travail. Il vise à combler partiellement une lacune dans notre stratégie relative aux ressources humaines, au

chapitre de la formation pour le marché du travail autre que l'enseignement postsecondaire.

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

\* \* \*

● (1550)

**LOI SUR L'OMBUDSMAN DES PENSIONS**

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD)** demande à présenter le projet de loi C-228, Loi établissant le poste d'ombudsman des pensions ayant pour mission d'enquêter sur les difficultés administratives éprouvées par les personnes qui traitent avec le gouvernement du Canada relativement aux prestations prévues par le Régime de pensions du Canada ou la Loi sur la sécurité de la vieillesse ou aux obligations fiscales y afférentes, et d'examiner les politiques et les pratiques établies pour gérer ces prestations et obligations et statuer sur celles-ci.

—Monsieur le Président, je présente ce projet de loi aujourd'hui afin de créer le poste d'ombudsman des pensions tout simplement parce que les bureaux des députés doivent traiter un lourd volume de plaintes émanant de Canadiens frustrés qui n'ont d'autre endroit où se tourner pour adresser leurs plaintes valides et légitimes relativement à l'administration du Régime de pensions du Canada, de la Sécurité de la vieillesse ou du Supplément de revenu garanti.

Nous estimons que cela est attribuable aux compressions improvisées effectuées dans la fonction publique au cours des années 1990 et que cela impose un fardeau injuste aux députés, qui n'ont pas de budget pour assurer la prestation de services aux Canadiens.

Ce projet de loi vise à établir le poste d'ombudsman des pensions dont la mission serait d'aider les personnes qui sont soumises à un traitement inéquitable ou déraisonnable ou à des retards indus lorsqu'elles traitent avec le gouvernement du Canada de questions relatives aux prestations prévues par le Régime de pensions du Canada ou la Loi sur la sécurité de la vieillesse, ou aux obligations fiscales y afférentes. Même lorsqu'on obtient l'accès aux services, les délais sont déraisonnables au point de constituer un déni de justice.

L'ombudsman ferait enquête sur les plaintes et celles qui ne seraient pas réglées de façon satisfaisante feraient l'objet d'un rapport. Les rapports sur les détails des plaintes seraient soumis au ministre pertinent. L'ombudsman rassurerait nombre de Canadiens qui sont frustrés par les impasses bureaucratiques qui les empêchent de voir leur plaintes traitées dans des délais raisonnables.

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

\* \* \*

**LOI SUR LA COMMISSION DES PRIX DE L'ÉNERGIE**

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD)** demande à présenter le projet de loi C-229, Loi portant création de la Commission des prix de l'énergie

Monsieur le Président, je tiens à remercier le comotionnaire de cette mesure, le député de Sault Ste. Marie. Nous présentons aujourd'hui ce projet de loi pour nous attaquer aux hausses vertigineuses et insensées des prix de l'énergie, du mazout domestique et de l'essence. Au nom de tous les Canadiens, nous tentons d'atténuer le problème et d'apporter un certain réconfort aux Canadiens qui sont littéralement assommés par leurs factures d'énergie.

*Initiatives ministérielles*

Ce projet de loi vise à créer la Commission des prix de l'énergie qui régira la vente en gros et au détail des carburants, y compris l'essence, le diesel, le propane, le mazout de chauffage et l'énergie électrique.

Le but de ce contrôle des prix est d'éviter les augmentations abusives qui font grimper le coût de la vie et baisser l'activité commerciale. Les Canadiens ont réellement l'impression qu'ils se font escroquer. Je suis ici pour dire qu'ils se font escroquer par les cartels mondiaux du pétrole qui leur imposent des prix déraisonnables.

Ce projet de loi favoriserait une stabilité raisonnable des prix. La commission fixerait les prix pour une période de six mois. Si les sociétés pétrolières voulaient hausser les prix, elles seraient tenues de se présenter devant cette commission nationale et de justifier la hausse des prix du pétrole et de l'essence. Les prix seraient alors bloqués pendant six mois, ce qui permettrait aux petites entreprises et aux propriétaires de bénéficier d'une certaine stabilité et de moyens pour faire face à la flambée des coûts de l'énergie.

Je suis d'avis que la création d'une Commission des prix de l'énergie recueillera un vaste appui à l'échelle du pays. Les résidents de Calgary et d'Edmonton pourraient peut-être éprouver des inquiétudes à cet égard. Je tiens toutefois à rassurer les députés; il ne s'agit pas d'un plan énergétique national, mais plutôt d'une commission nationale des prix dont le mandat consisterait à faire en sorte que les Canadiens ne se fassent pas escroquer année après année à cause des coûts exorbitants du mazout domestique et de l'essence.

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

\* \* \*

•(1555)

[Français]

**QUESTIONS AU FEUILLETON**

**L'hon. Dominic LeBlanc (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, c'est la première fois que je me lève alors que vous présidez à la Chambre. Vous me permettez de vous féliciter et aussi de vous demander que toutes les questions soient réservées.

**Le président suppléant (M. Marcel Proulx):** Est-on d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**INITIATIVES MINISTÉRIELLES**

[Français]

**LOI SUR LES GARANTIES INTERNATIONALES PORTANT SUR DES MATÉRIELS D'ÉQUIPEMENT MOBILES (MATÉRIELS D'ÉQUIPEMENT AÉRONAUTIQUES)**

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi C-4, Loi de mise en oeuvre de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, soit maintenant lu une deuxième fois et renvoyé à un comité.

**M. Marc Godbout (Ottawa—Orléans, Lib.):** Monsieur le Président, il me fait plaisir, à mon tour, de vous féliciter pour votre

nomination. Je suis certain que la Chambre sera enrichie de votre présence au fauteuil.

J'aimerais également vous indiquer, monsieur le Président, que je partagerai le temps de parole qui m'est imparti avec le député de North Vancouver.

•(1600)

[Traduction]

Le Canada a joué un rôle de chef de file dans la négociation de la Convention et du Protocole, qui visent à faciliter le financement des équipements aéronautiques—cellules, moteurs d'avions et hélicoptères.

Ce projet a joui d'un fort appui de la part des provinces, des territoires, des compagnies aériennes, des associations de l'industrie et des aviateurs. La participation active du Canada dans ces négociations qui ont conduit à l'adoption de la Convention et du Protocole démontre l'engagement de notre pays à chercher des solutions mondiales à des problèmes mondiaux, en coopération avec le reste de la communauté internationale.

De vastes consultations ont eu lieu auprès des parties intéressées tout au long du processus d'élaboration. Des représentants de l'industrie canadienne étaient présents et ont participé à bon nombre des réunions qui ont conduit à la Conférence diplomatique du Cap, de même qu'à la réunion où les instruments ont été officiellement adoptés.

Le mouvement pour l'adoption de ces instruments est devenu très fort au début de 1999, lors des négociations à Rome et à Montréal auxquelles participaient Unidroit et l'OACI. La Convention et le Protocole ont été adoptés à la dernière journée de la Conférence diplomatique qui s'est déroulée au Cap, en Afrique du Sud, du 29 octobre au 16 novembre 2001.

Les textes adoptés au Cap sont plutôt nouveaux dans leur forme. Il s'agit d'une Convention rédigée en termes généraux et d'un Protocole comportant des règles propres à l'équipement aéronautique qui viennent compléter et préciser les règles de la Convention.

Afin de rendre les instruments plus faciles d'utilisation, la Conférence du Cap a décidé de produire un texte refondu devant accompagner la Convention et le Protocole. Le texte refondu sera un outil d'interprétation fort utile.

Le Canada a signé la Convention et le Protocole le 31 mars 2004. Jusqu'à présent, 28 pays ont signé les instruments, et quatre les ont ratifiés. La Convention est entrée en vigueur le 1er avril 2004, et le Protocole entrera en vigueur lorsque huit pays l'auront ratifié.

Les États-Unis ont adopté une loi de mise en oeuvre, et le président a été autorisé par le Sénat à ratifier la Convention et le Protocole. On peut s'attendre à ce que d'autres pays fassent de même après la ratification par les États-Unis.

La Convention et le Protocole font l'objet du projet de loi actuellement à l'étude. Ils représentent un exemple sans précédent de coopération entre les gouvernements et l'industrie pour la création d'un régime juridique international harmonisé.

De plus, selon les estimations de l'Association du transport aérien international, la Convention et le Protocole devraient entraîner des économies de l'ordre de 5 milliards de dollars pour l'industrie du transport aérien.

*Initiatives ministérielles*

[Français]

Il apparaît donc évident que l'adoption de ce projet de loi sera une étape importante dans la création d'un régime international que l'industrie du transport aérien à travers le monde juge très avantageux.

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Monsieur le Président, je profite également de l'occasion pour vous féliciter de votre nomination.

Vous savez que le Bloc québécois appuie évidemment le projet de loi C-4, puisqu'il permettra de donner en garantie les équipements à des banquiers, et ce, partout dans le monde. Il n'y a pas de problème avec cela.

Toutefois, la question que j'adresse au député va dans ce sens: est-ce que le député ne trouve pas incongru qu'on discute du fait de donner les équipements en garantie quand, au moment où l'on se parle, l'industrie vit une crise sans précédent? Pour pouvoir donner des avions en garantie, encore faut-il être capable de les construire.

Évidemment, je trouve encore une fois que le ministre des Transports, en déposant ce projet de loi avant de déposer celui visant à aider toute l'industrie aéronautique, partout au Canada, débute bien mal dans ses fonctions de ministre des Transports. Il met encore une fois la charrue devant les boeufs. Il a fait cela toute sa vie, de toute façon.

Je pose donc ma question à notre collègue libéral.

**M. Marc Godbout:** Monsieur le Président, vous vous souviendrez que l'industrie aéronautique tout entière appuie ce nouveau protocole, justement pour permettre, lorsqu'il y a des problèmes en matière de faillite, que l'on puisse avoir recours à une loi internationale autorisant à aller chercher les équipements en cause.

Il n'y a pas de doute que l'industrie attend cela avec une grande impatience et réalisera des gains considérables par cette entente internationale.

**M. Robert Vincent (Shefford, BQ):** Monsieur le Président, j'ai lu ce projet de loi. J'ai une question qui est finalement assez compliquée et qui ne l'est pas, en même temps.

J'ai lu quelque part que cela contribuera à améliorer la capacité des entreprises de transport aérien à se procurer des avions. Ce que je comprends de cela, c'est que selon cette convention, on pourra saisir les avions, et les prêteurs pourront avoir en garantie les moteurs et les avions pour se faire payer si les acheteurs d'avion ne paient pas.

Voici la question que je me pose concernant ces avions utilisés pour le transport public: si le transporteur ne paie pas, que cet avion est dans un pays autre que le Canada, et que ce propriétaire de moteur saisit l'avion, comment feront les gens pour revenir au Canada?

• (1605)

**M. Marc Godbout:** Monsieur le Président, il n'y a pas de doute que c'est une législation fort complexe qui est présentée ici. Les accords internationaux spécifient que les détails opérationnels viendront, et ce n'est qu'à la suite de ces détails opérationnels que l'accord sera effectivement en vigueur.

Évidemment, ces questions sont à l'étude et seront résolues dès que le protocole deviendra opérationnel et qu'on aura finalisé les détails relatifs à son application.

**M. Réal Ménard (Hochelaga, BQ):** Monsieur le Président, je me joins à mon collègue afin de vous offrir mes félicitations pour vos nouvelles responsabilités. S'il y a un homme en cette Chambre qui méritait d'être au fauteuil, c'est bien vous.

Cela étant dit, je voudrais poser une question aussi à notre nouveau collègue à qui je souhaite bonne chance dans l'exercice de ses fonctions.

Au Bloc québécois, le député de Richelieu le sait, on a toujours eu beaucoup de considérations pour le programme Partenariat technologique Canada, parce que c'est un programme qui n'était pas suffisamment capitalisé en regard des besoins de l'industrie aérospatiale, dont on sait que c'est un fleuron de l'industrie et du tissu industriel du Québec.

Est-ce que notre collègue serait prêt à joindre sa voix à l'équipe dynamique de députés du Bloc québécois qui ont mis, comme on le sait, au centre de leurs préoccupations la défense des intérêts du Québec, pour demander qu'il y ait plus de d'argent alloué au programme Partenariat technologique Canada, de telle sorte, par exemple, qu'on puisse intervenir plus adéquatement pour soutenir une industrie comme Bombardier?

**M. Marc Godbout:** Monsieur le Président, je remercie mon honorable collègue de sa question. J'espère que j'ai bien compris, mais si dans sa question, il m'invite à joindre le Bloc québécois, évidemment, vous saurez que ce n'est pas dans mes intentions en tant que député libéral.

Cependant, à mon avis, le Canada a toujours appuyé son industrie aéronautique et il continuera de le faire. Le ministre de l'Industrie l'a dit très souvent. C'est certain que l'industrie aéronautique est un pilier de notre industrie, au Québec, mais également au Canada.

[Traduction]

**M. Don Bell (North Vancouver, Lib.):** Monsieur le Président, je vous réitère mes félicitations.

Je suis heureux d'avoir l'occasion de discuter des modifications législatives qui entreront en vigueur à la suite de la ratification de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles.

Le Canada est un chef de file en matière de registres électroniques et il a l'un des systèmes les plus modernes du monde de financement reposant sur l'actif. Le Canada a déjà un régime financier sophistiqué qui utilise l'actif comme garantie. Cependant, la mise en oeuvre de la Convention et du Protocole vont profiter à l'industrie aéronautique en modifiant les dispositions législatives touchant la faillite et en établissant un registre international pour les matériels d'équipement aéronautiques.

La Convention et le Protocole vont établir un registre international dans lequel les garanties portant sur les matériels d'équipement aéronautiques seront enregistrées. Il remplacera les registres nationaux individuels. Il enregistrera les droits existants et futurs et il déterminera leur priorité aux fins d'utilisation dans l'achat et le financement d'aéronefs.

*Initiatives ministérielles*

À l'heure actuelle, chaque province et territoire a son propre registre des aéronefs et le gouvernement fédéral tient à jour un registre comme le prévoit la Loi sur les banques. L'établissement d'un seul registre international va permettre de remplacer les registres fédéral et provinciaux pour les aéronefs et les pièces d'aéronefs au Canada, ce qui va grandement simplifier l'enregistrement des aéronefs. On va ainsi avoir un environnement uniforme, sûr et prévisible au niveau international pour les entreprises canadiennes. Cela va dans le sens de l'objectif du Canada de parvenir à une plus grande transparence, à une meilleure sécurité et prévisibilité dans le monde des affaires au niveau international.

Le régime de sûretés particulières de la Loi sur les banques permet aux banques du Canada d'enregistrer des garanties au niveau national pour certains types de produits définis énumérés dans la loi. Les types de produits qui peuvent être enregistrés aux termes de la Loi sur les banques sont assez larges sur le plan technique pour inclure les matériels d'équipement aéronautiques visés par le nouveau Protocole.

Étant donné que l'objectif du Protocole est de créer un seul registre international, des modifications à la Loi sur les banques seront nécessaires pour éviter tout chevauchement. Le moyen le plus efficace d'y parvenir sera de retirer les matériels d'équipement aéronautiques de l'application de la Loi sur les banques. Le registre international va permettre aux propriétaires d'aéronefs, aux bailleurs et aux institutions financières d'enregistrer leurs droits, y compris les garanties sur des aéronefs et des moteurs d'avion.

L'inscription établit la priorité de l'acheteur ou du créancier sur les garanties non inscrites ou inscrites subséquemment par d'autres parties. Tout individu ou toute entreprise pourra accéder directement, sur Internet, aux renseignements contenus dans le registre. En plus d'être avantageux aux plans du temps et des coûts, cet outil rehaussera la confiance dans la résolution des questions portant sur les priorités des garanties.

Le registre sera établi et géré par Aviareto, une société basée en Irlande. Cette société a été choisie dans le cadre d'un appel d'offres supervisé par l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'établissement du registre national a été mis de l'avant et Aviareto gèrera le registre une fois que la Convention et le Protocole seront en vigueur.

Avant que le Canada ratifie la Convention et le Protocole, on procédera à un examen attentif de l'acceptabilité des termes du fonctionnement du nouveau registre international. Le Canada ne ratifiera pas la Convention et le Protocole tant qu'il n'aura pas la certitude que le registre est parfaitement fonctionnel et sûr. Par ailleurs, la mise en oeuvre de la Convention et du Protocole nécessiterait que des modifications soient apportées à la Loi sur la faillite et l'insolvabilité, à la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies et à la Loi sur les liquidations et les restructurations.

Le projet de loi prévoit une mesure spéciale en cas d'insolvabilité, c'est-à-dire un délai fixe de 60 jours. Après cette période, les créanciers pourraient réclamer un aéronef ou des biens aéronautiques sur lesquels ils détiennent une garantie. La loi actuelle prévoit divers délais au cours desquels il est interdit aux créanciers d'exécuter leurs garanties. Ces délais peuvent parfois durer plus d'une année. L'adoption d'un délai fixe de 60 jours rehausserait la confiance dans le système et uniformiserait les règles du jeu entre le Canada et les États-Unis.

●(1610)

L'industrie américaine bénéficie déjà d'une disposition semblable dans le code américain de la faillite. L'adoption des modifications nécessaires aux lois canadiennes en matière d'insolvabilité bénéficierait sur le plan international aux avionneurs, aux financiers et aux transporteurs aériens du Canada. Même si ces modifications protégeraient mieux les créanciers, elles n'entraveraient pas de façon appréciable la capacité des débiteurs à poursuivre leur réorganisation en cas d'insolvabilité.

Le projet de loi que le gouvernement fédéral devra adopter pour mettre en oeuvre la Convention et le Protocole apporterait les modifications nécessaires aux lois touchées. Les modifications législatives pourront entrer en vigueur à des moments différents, mais, au plus tard, à la date d'entrée en vigueur de la Convention et du Protocole au Canada.

L'établissement du registre international et du régime juridique international connexe, harmonisé et garanti par un actif, réduira de façon marquée les risques que comporte le financement aéronautique. Il en résultera une industrie de l'aviation internationale plus saine et plus stable. L'adoption du projet de loi enclenchera les modifications législatives nécessaires à cette fin.

[Français]

**M. Marc Boulianne (Mégantic—L'Érable, BQ):** Monsieur le Président, j'ajoute moi aussi mes félicitations à celles offertes par mon collègue d'Hochelaga pour votre nomination.

Je suis très heureux d'intervenir au sujet du projet de loi C-4. J'ai un commentaire et une question.

En ce qui a trait au principe du projet de loi C-4, nous ne sommes pas contre la vertu. Par contre, à mon avis, cela ne règle pas tous les problèmes. Le fait que nous n'ayons pas véritablement une politique de l'aéronautique, c'est majeur. On l'a soulevé tout à l'heure. On a cité le problème de Bombardier, alors qu'elle se fait courtiser par des États américains qui veulent que l'entreprise s'y installe. Pendant ce temps, Ottawa attend. Le soutien à la recherche et au développement est anémique. Beaucoup de choses sont pendantes. Partenariat technologique souffre aussi d'un sous-financement.

On sait très bien que dans l'industrie aérospatiale québécoise, les ventes se chiffrent à 14 milliards de dollars annuellement, alors que 40 000 personnes y travaillent. Un nombre d'emplois extrêmement important est en jeu.

Nous prétendons qu'il est urgent que le gouvernement mette en place une véritable politique de l'aéronautique. Le député du parti gouvernemental ne croit-il pas que ce serait véritablement là la solution, plutôt que de nous donner un seul élément de cette politique, soit le projet de loi C-4?

●(1615)

[Traduction]

**M. Don Bell:** Monsieur le Président, nulle doute, l'industrie aéronautique est très importante et elle est vitale pour l'économie canadienne. Je peux affirmer que le ministre de l'Industrie et celui des Transports élaborent en ce moment une politique aéronautique, dont ils saisiront la Chambre.

*Initiatives ministérielles*

[Français]

**M. Réal Lapierre (Lévis—Bellechasse, BQ):** Monsieur le Président, compte tenu du fait que, pendant la campagne électorale, le Parti libéral s'est empressé de venir en aide à l'industrie automobile ontarienne, le député peut-il nous assurer que, bien avant l'adoption d'une politique de l'aéronautique, les moyens seront pris afin de contrer les démarches des trois États américains qui courtisent la compagnie Bombardier?

[Traduction]

**M. Don Bell:** Monsieur le Président, je puis assurer au député que tous les intéressés seront invités à prendre part au processus, de sorte que le gouvernement tiendra soigneusement compte de leurs intérêts dans l'élaboration de sa politique aéronautique.

[Français]

**M. Louis Plamondon (Bas-Richelieu—Nicolet—Bécancour, BQ):** Monsieur le Président, je vous offre également mes félicitations pour votre nomination et vos lourdes responsabilités. Je suis sûr que vous allez bien vous débrouiller, vous connaissant depuis longtemps.

J'ai une question très brève, puisqu'il ne reste pas beaucoup de temps. Je sais que la période prévue pour les questions et les commentaires n'est que de cinq minutes.

Je m'adresse au nouveau député. Il a dit que la législation comprendra un registre international des aéronefs. Comme le Canada possède un registre national, le député peut-il me dire comment se fera le transfert de ces deux registres, ou comment on fonctionnera avec ces deux registres plus précisément?

[Traduction]

**M. Don Bell:** Monsieur le Président, premièrement, nous travaillons de concert avec 28 autres pays, dont quatre ont signé le Protocole et dont quatre l'ont déjà ratifié. Comme je l'ai indiqué, avant que le Canada ne ratifie cet accord, il devra être convaincu que celui-ci protège les intérêts canadiens.

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Monsieur le Président, je répète ma question. Nous sommes tout à fait conscients du problème. Je le répète, le Bloc québécois appuie le projet de loi C-4. Le problème, c'est que l'industrie a besoin de tout un programme majeur d'investissements dans l'aéronautique et l'aérospatiale.

Est-ce que le député peut nous confirmer qu'il va nous appuyer dans une démarche très rapide pour venir en aide à toute l'industrie?

[Traduction]

**M. Don Bell:** Monsieur le Président, l'action entreprise par les deux ministres que j'ai mentionnés, celui de l'Industrie et celui des Transports, à savoir souligner l'importance de la politique aéronautique et proposer le présent projet de loi, va précisément dans le sens des intérêts invoqués par le député.

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Monsieur le Président, vous aurez compris que, ayant dans ma circonscription le beau territoire de Mirabel qui reçoit une bonne partie de l'industrie de l'aéronautique au Québec, il me fait plaisir de prendre la parole sur le projet de loi C-4.

Cela fait quelques fois que mes collègues annoncent les couleurs du Bloc québécois; nous sommes en faveur de ce projet de loi intitulé: Loi de mise en œuvre de la Convention relative aux

garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles.

On a tous compris qu'il s'agit d'un projet de loi pour que les banquiers puissent prendre en garantie les équipements qui sont vendus. C'est vrai que l'industrie vit un problème de financement et qu'il est difficile pour les compagnies aériennes de faire financer les équipements qu'elles vendent parce que les acheteurs, par les temps qui courent, ne sont pratiquement pas solvables. Les grandes lignes aériennes sont toutes en train de se retirer sous la protection de la Loi sur la faillite et l'insolvabilité. D'autres compagnies aériennes américaines pensent se remettre une deuxième fois sous la protection de cette loi. Donc, il est clair que nous avons besoin de ce projet de loi.

Je reviens sur les commentaires que j'ai formulés depuis le début de ce débat. Encore une fois, je trouve un peu aberrant que le ministre des Transports nous dépose cette législation seule, sans déposer le véritable plan de redressement et de relance de toute l'industrie aéronautique et aérospatiale au Canada.

Je vous dis cela parce que nos compagnies subissent des pressions énormes, en raison du fait que les compagnies ont de la difficulté à se financer, mais également parce qu'il y a beaucoup d'autres pays qui désirent voir cette industrie s'implanter chez eux.

Depuis quelques semaines, on entend parler de nos voisins américains. Trois États des États-Unis sont prêts, à eux seuls, à offrir le même montant que le gouvernement du Canada pour venir en aide, entre autres, à Bombardier pour qu'elle puisse lancer tout son concept de nouveaux aéronefs.

C'est le message qui est difficile pour l'industrie aéronautique et aérospatiale au Canada. Je vais vous donner quelques chiffres. Les États-Unis investissent 45 milliards de dollars par année dans la recherche et le développement dans l'aéronautique et l'aérospatiale. Il y a 6,5 milliards de dollars qui sont consacrés à trois compagnies qui sont Boeing, Raytheon et United Technologies.

En Europe, Airbus bénéficie de 3 milliards de dollars en recherche et développement, somme qui provient de différents pays d'Europe. Ici, au Canada, seulement 165 millions de dollars sont disponibles, pas seulement pour Bombardier mais pour toute l'industrie de l'aéronautique et de l'aérospatiale.

Vous aurez compris que ce secteur est sous-financé. Évidemment, j'ai beaucoup de difficultés avec cela. Je vous le répète, je viens de la région de Mirabel. On a entendu dire que des hommes et des femmes qui travaillent dans cette belle industrie vont perdre leur emploi. Certains l'ont déjà perdu. Cela n'est pas acceptable.

Ce n'est pas acceptable quand la seule démarche qu'on est en train de faire, c'est de déposer un projet de loi qui aura comme objectif le financement par des banquiers de toute cette industrie. C'est comme si le gouvernement du Canada disait à toutes les industries: « Regardez bien. Ce qu'on vous propose aujourd'hui, c'est d'aller voir les banques. Ce sont elles qui vont financer vos acheteurs. »

Pourtant on sait très bien que même si ce projet de loi est adopté, même si tous les pays du monde adoptaient cette législation avec un registre international, il n'y a pas beaucoup de banquiers qui seraient plus intéressés à prendre des avions en garantie dans l'état de la situation de l'industrie à travers la planète.

### *Initiatives ministérielles*

Est-ce que cela va aider? Oui, l'industrie est d'accord; oui, elle demande cette loi. Cela fait des années qu'elle la demande et cela fait des années que le Canada attend.

Le problème est qu'on est rendus aujourd'hui à peser sur le bouton panique. On veut un vaste plan de relance de l'industrie de l'aérospatiale et de l'aéronautique à travers le Canada. Évidemment, l'industrie pèse sur le bouton et il n'y a personne qui répond au gouvernement fédéral. C'est là le drame dans l'industrie. C'est le drame parce que 55 p. 100 de tous les emplois en aéronautique et en aérospatiale au Canada sont concentrés au Québec.

• (1620)

Je répète que quand j'ai pris place en cette Chambre en 2000, le premier ministre de l'époque, Jean Chrétien, a fait une déclaration qu'il a reprise en campagne électorale. Cette déclaration m'a frappé. Vous aurez compris que quand on est député d'une circonscription comprenant Mirabel, ce sont des choses qui nous frappent. Sa déclaration était à l'effet que l'industrie de l'aéronautique est au Québec ce que la construction automobile est à l'Ontario. À l'époque, il soulignait qu'un peu plus de 61 p. 100 des emplois dans l'aéronautique se trouvaient au Québec.

Toutefois, depuis ce temps, nous en avons perdu 7 p. 100. Les chiffres viennent de sortir; l'industrie a dressé un bilan que des représentants sont venus nous livrer la semaine dernière. Les députés libéraux ont refusé de les rencontrer. Cependant, il reste quand même qu'ils sont venus nous rencontrer pour nous dire que le chiffre est maintenant de 55 p. 100. Les libéraux sont contents du fait que le Québec détienne 55 p. 100 des emplois dans ce domaine, mais c'est quand même une perte de 7 p. 100 pour le Québec. Telle est la réalité.

Dans ma région, vous le savez, Mirabel est situé près de Boisbriand. Nous bénéficions un peu de l'industrie automobile. La seule usine de construction automobile en 2000 s'y trouvait encore. Toutefois, depuis trois ans, depuis la déclaration du premier ministre, l'usine GM de Boisbriand a fermé ses portes. Avant les dernières élections, les libéraux ont annoncé un programme d'aide et de relance de l'industrie automobile en Ontario. Encore une fois, le Québec et toute l'industrie aéronautique crie à l'aide, en clamant qu'il est insensé qu'elle ait pu survivre. Je trouve très bien que l'industrie ait réussi à passer au travers de tous les événements découlant du 11 septembre 2001. L'industrie a réussi à survivre. Or, nous assistons maintenant à des coupures draconiennes de personnel et, évidemment, à de la compétition féroce des États américains et d'autres pays du monde. Ces derniers sont prêts à demander à nos entreprises, à nos Bombardier de ce monde qui sont des fleurons de l'économie québécoise et canadienne, de venir s'installer chez eux parce qu'ils ont des sous pour eux.

Encore une fois, beau joueur, Bombardier demande au Canada de lui indiquer rapidement quelles sont ses intentions avant qu'elle ne réponde aux offres qui lui ont été faites ailleurs. Aujourd'hui, en cette Chambre, nous discutons du projet de loi C-4 pour le financement des équipements et du fait de confier aux banquiers l'avenir de Bombardier. Tout le monde sait que cela aidera et que nous sommes d'accord avec cela. Toutefois, le problème, c'est que le Canada ne dispose pas de plan de redressement et de relance de l'industrie.

On le dit avec des chiffres à l'appui, selon l'analyse que nous donne le fameux programme de Partenariat technologique Canada, lequel aide à la recherche et au développement. Ce programme a été créé en 1996. Croyez-le ou non, il n'y a pas un sou de plus par rapport à cette date qui soit disponible, ou à peu près. Alors que les dépenses en recherche et développement de l'industrie augmentent

de 8 p. 100 par année, il n'y a pas eu d'augmentation du budget du programme de Partenariat technologique Canada. Pourquoi? Vous avez compris qu'on aide à l'industrie et que, comme le programme a été créé en 1996, des royautés sont versées. On aide à l'industrie en contribuant de façon monétaire. Finalement, quand l'industrie vend des équipements, elle redonne un royauté et on renfloue le programme. Le seul argent disponible est celui qui rentre dans les coffres. Parce qu'on a signé des ententes pour le développement d'équipements dans tout le milieu, que ce soit des hélicoptères ou des avions, peu importe les compagnies, des remboursements s'effectuent. Les seules nouvelles sommes d'argent disponibles sont celles remboursées par l'industrie depuis la création du programme en 1996.

L'industrie dit que c'est aberrant alors que la compétition se fait féroce. Les sommes d'argent disponibles s'élèvent à 45 milliards de dollars aux États-Unis et à 3 milliards de dollars américains en Europe. C'est ce qui est disponible pour les compétiteurs de nos fleurons de l'économie, les Bombardier de ce monde et autres entreprises, les Pratt & Whitney qui fabriquent toutes les pièces de l'aéronautique au Québec. Ces industries ne peuvent pas faire de grands plans de redressement ou de développement. C'est ce que veut faire Bombardier, soit lancer toute une nouvelle ligne d'appareils pour être compétitive. La recherche et le développement, la production et la mise en chantier de nouvelles lignes constituent la première phase du plan.

Il y a aussi le financement pour encourager les exportations. En plus de cela, c'est vrai que ce projet de loi aidera les banquiers à prendre des garanties. Par contre, tous les pays offrent des programmes d'aide au financement des équipements.

• (1625)

C'est la grande discussions des derniers mois. On l'a vu avec la perte du contrat; Air Canada a acheté des équipements de la compagnie Embraer. Cela fonctionne ainsi: le pays hôte de l'industrie, comme le Brésil pour Embraer, finance une partie des acquisitions. C'est pourquoi je vous disais tout à l'heure que ce projet de loi est bon, puisqu'il permet aux banquiers de prendre des garanties. Le problème, par contre, c'est qu'au moment où l'on se parle, le régime bancaire dans le monde n'a pas confiance en l'industrie aérospatiale et surtout pas dans les acheteurs. Par conséquent, les pays sont obligés d'apporter des garanties.

Au moment où l'on se parle, le Brésil finance 80 p. 100 des livraisons d'Embraer, alors qu'au Canada, c'est seulement 41 p. 100 des livraisons de Regional Jet et de Bombardier qui sont financées par le gouvernement canadien. Déjà là, une fois que l'acheteur est allé voir sa banque, que celle-ci a dit qu'elle ne pouvait pas l'aider ou que si elle l'aidait, c'était à la hauteur d'un certain pourcentage alors qu'elle avait besoin d'un capital de risque, Embraer va voir le gouvernement du Brésil qui, lui, garantit les prêts. Tel est évidemment le système mis en place. Pour ce faire, il doit évidemment mettre les liquidités en sécurité.

Le programme du Canada à cet égard n'a pas été revu. Encore une fois, aujourd'hui, on discute d'un projet de loi qui est effectivement important et qui est certainement demandé par l'industrie depuis des années, mais qui confie simplement aux banquiers la relance de l'industrie de l'aérospatiale et de l'aéronautique, alors que ce n'est pas ce dont on a besoin. On a besoin d'un programme majeur de soutien et d'aide qui provient du gouvernement fédéral, parce que sinon, c'est bien triste, mais ce sont des États américains, ou d'autres pays dans le monde qui verront le développement des nouveaux jets régionaux de Bombardier.

*Initiatives ministérielles*

Évidemment, aux réponses à nos questions lors de discussions, le ministre des Transports dit qu'il faut être très réaliste et très respectueux de la capacité de payer des Canadiens et des Canadiennes. J'espère qu'il sera aussi respectueux de la capacité des Brésiliens et des Brésiliennes, des résidents des États-Unis ou des Européens qui financent cette industrie, qui en est une de haute technologie et qui est un fleuron de notre industrie.

En tant que représentant du Bloc québécois et critique en matière de transports, lors de la dernière législature, j'ai eu la chance, avec vous monsieur le Président, d'aller au Bourget pour l'exposition internationale; vous étiez aussi partie prenante dans le dossier du transport. Ce qui m'a surpris, c'est l'engouement des pays qui n'avaient pas cette industrie et qui auraient souhaité à tout prix attirer de la construction aéronautique et aérospatiale sur leur territoire. C'est très glamour pour un pays d'avoir cette industrie. C'est le high-tech du plus haut niveau. Telle est la réalité.

Nous, au Québec, avons la chance d'être au deuxième rang pour ce qui est de la concentration en construction aérospatiale et aéronautique en Amérique du Nord. C'est une chance. Nous sommes au quatrième rang quant à la concentration en construction aérospatiale et aéronautique au monde.

Encore une fois, le gouvernement fédéral a décidé de discuter, de palabrer. Par contre, il n'a pas oublié d'investir, lors de la dernière campagne électorale, pour aider l'industrie de la construction automobile. Cela, il n'a pas oublié de le faire, et évidemment, cela s'est fait au détriment du Québec. En effet, vous savez qu'on n'a plus de construction automobile depuis la fermeture de GM à Boisbriand, bien que le Québec soit l'un des plus grands producteurs d'aluminium et de magnésium au monde. En effet, 85 p. 100 de ces matériaux servent à la construction automobile. On est l'un des plus grands producteurs des produits de base. On ne construit pas d'automobiles et on construit peu de pièces d'automobiles, parce qu'évidemment, vous le savez maintenant, cela va par grappes industrielles. Quand l'industrie de construction et de production automobile est là, toute l'industrie des pièces détachées s'installe autour. On appelle cela une grappe industrielle.

Cela s'installe chez nous au Québec. On l'a fait avec l'aérospatiale et l'aéronautique, mais on est en perte de vitesse. Je vous l'ai expliqué tout à l'heure. On avait 62 p. 100 des emplois en 2000; on en a 55 p. 100 en 2004. Encore une fois, il faut avoir et investir l'argent où l'on a nos idées. Évidemment, je retiens toujours la déclaration du premier ministre du Canada du temps, qui a été reprise par le nouveau ministre des Transports, à savoir que l'aéronautique est au Québec ce que la construction automobile est à l'Ontario. Toutefois, il faut avoir les moyens de ses déclarations. Il faut être capable d'investir l'argent où il faut l'investir. Il est temps que l'on ait un vaste programme de relance de l'industrie aérospatiale et aéronautique. Il ne faut pas que cela tarde.

• (1630)

Il aurait fallu déposer un tel programme en même temps que le projet de loi C-4. C'est cela que nous aurions dû avoir en cette Chambre aujourd'hui, des discours pour appuyer le gouvernement, comme on le fait pour ce projet de loi. Tous les partis se seraient levés en cette Chambre pour appuyer une vaste relance de l'industrie aérospatiale et aéronautique. On ne l'a pas.

Quand est-ce que cela va arriver? Tantôt des députés sont venus nous dire que oui, ils sont est en train de travailler là-dessus. Allez discuter avec les propriétaires d'entreprises d'aérospatiale et d'aéronautique. Vous allez voir qu'ils savent ce qu'ils veulent. Ils

pourraient vous dresser un programme, ce ne serait pas long. Vous pourriez vous entendre assez rapidement.

Le problème c'est qu'il n'y a pas de volonté du gouvernement fédéral pour arriver avec une vaste opération de relance de cette industrie. Pour quels motifs? Je vous dirais que les motifs sont politiques. Évidemment, on en veut toujours au Québec. C'est cela la dure réalité. C'est pourquoi il y a beaucoup de Québécoises et de Québécois qui pensent que le Canada n'est plus leur pays et qu'ils seraient mieux servis par eux-mêmes.

Encore une fois, aujourd'hui, cette réalité nous fait face: un gouvernement fédéral qui est sourd aux revendications d'une industrie qui, encore une fois, est concentrée en grande majorité au Québec. Cependant cette industrie a perdu des plumes depuis 2000.

Le Bloc québécois va faire tout ce qui est en son pouvoir en cette Chambre pour être capable de redonner à l'industrie aéronautique la place qu'elle occupe au Québec, entre autres, et dans le Canada, évidemment. En effet, nous sommes là pour défendre les intérêts du Québec. On était là, on sera là et on est encore davantage là que nous ne l'étions en 2000. La preuve c'est que nous avons beaucoup de nouveaux collègues qui se sont joints à nous pour vous dire que, encore une fois, le Québec a des besoins.

Si jamais le Canada ne peut pas donner ce dont le Québec a besoin, il n'a qu'à nous laisser aller. C'est aussi simple que cela, ce n'est pas plus difficile que cela. Nous allons prendre nos taxes et nos impôts et nous serons capables d'aider les fleurons de notre industrie comme on le décidera. C'est une solution très respectueuse des intérêts de chacun.

Encore une fois, au nom des Québécoises et des Québécois, je demande que le gouvernement fédéral dépose, dans les plus brefs délais, un plan de relance de toute l'industrie aéronautique et aérospatiale à travers le Canada. Il faut venir en aide à toute l'industrie et, en même temps, venir en aide à cette entreprise située au Québec.

Je terminerai avec cela. Mirabel a vécu la façon libérale de gérer. Il y a une population qui a subi les expropriations pour la construction de l'aéroport de Mirabel. On a vécu cette façon de faire. Le rêve avait été vendu avec comme prix de déménager plus de 3 000 personnes, soit la plus grande déportation d'hommes et de femmes, depuis la déportation des Acadiens. C'est ce qui s'est passé à Mirabel.

On a construit un aéroport en plein milieu des champs. Je ne vous dis pas qu'on peut remettre cela en question une fois que l'aéroport est construit. Le seul problème, c'est qu'on n'a jamais eu encore, du côté libéral, le courage des décisions politiques. C'est le gouvernement Pearson qui avait choisi d'installer Mirabel à cet endroit. Évidemment, quand on a installé l'aéroport, ne venez pas me dire qu'on n'avait pas prévu, pour s'y rendre les autoroutes 13 et 50, et un train rapide pour se rendre dans l'aérogare. On a même construit une gare dans le sous-sol de l'aéroport. Tout ceux qui suivent le dossier de près le savent.

Le seul problème, c'est que la volonté politique de la part des libéraux a manqué. Souvenez-vous de l'époque où la décision a été prise. Quand on a construit Mirabel, c'était pour fermer Dorval et concentrer tous les vols à Mirabel. C'était cela l'objectif. Mais on n'a jamais construit les liens routiers ni le lien ferroviaire pour le faire. Quand il y avait 75 députés libéraux au Québec, on a pris la décision de maintenir Dorval.

*Initiatives ministérielles*

Évidemment, il faut arrêter de penser que les libéraux ont la solution à tout. Pour nous, dans le cas de Mirabel, ils font partie d'une bonne partie des problèmes que nous vivons. Quant à moi, ils ont été au pouvoir beaucoup trop longtemps: 30 ans des 40 où était annoncé Mirabel étaient sous la gouverne libérale. On a vu ce que cela a fait.

On a vu ce que cela a fait à l'industrie automobile. GM à Boisbriand est fermé maintenant et démolie. C'est cela la gouverne libérale. J'espère que l'industrie de l'aéronautique et de l'aérospatiale ne vivra pas ce que l'aéroport de Mirabel et GM de Boisbriand ont vécu. J'espère que les libéraux, pour une fois, sauront respecter les Québécoises et les Québécois.

• (1635)

**M. Réal Ménard (Hochelaga, BQ):** Monsieur le Président, je pense que, tout comme moi et l'ensemble des parlementaires de cette Chambre, vous avez pu mesurer l'immense talent de notre collègue. Lorsqu'il s'est levé en cette Chambre, il était tout à fait conscient et confiant de parler pour un segment important de la population du Québec. Comme il l'a rappelé, l'industrie aérospatiale et aéronautique est, pour le tissu industriel du Québec, une donnée extrêmement importante.

Je vais poser trois courtes questions à mon collègue. Peut-il partager avec nous l'appréciation sommaire qu'il fait de la performance du député d'Outremont comme ministre des Transports? Deuxièmement, peut-il nous dire comment et dans quel sens il souhaiterait voir bonifié le programme Partenariat technologique Canada? Troisièmement, peut-il nous dire en terminant, comment il entrevoit la bataille du Bloc québécois pour la suite des événements dans ce dossier?

• (1640)

**M. Mario Laframboise:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue d'Hochelaga de ses très bonnes questions. Vous savez qu'il est un travailleur assidu, toujours présent le plus possible en cette Chambre, lorsqu'il n'est pas appelé à l'extérieur pour discuter de cas de sa circonscription.

Mon collègue me demande dans un premier temps de parler du travail du député d'Outremont, qui est le nouveau ministre des Transports. Ce n'est pas pour rien que j'ai dit que lorsque le Parti libéral a décidé de diviser et de ne plus tout transférer les vols internationaux de Dorval à Mirabel, c'était sous une gouverne où il se trouvait 75 députés libéraux au Québec. L'actuel député d'Outremont et ministre des Transports était de ceux qui n'ont pas su tenir leurs culottes et avoir la colonne vertébrale assez solide pour respecter les promesses qu'avaient tenues les différents chefs du Parti libéral auparavant.

C'est pour cette raison que je vous disais tantôt que Mirabel est sous une gouverne libérale. C'est le gouvernement Pearson qui en a décidé ainsi. Je vous dirais qu'il était très judicieux en 1965 de construire un aéroport à l'extérieur d'une grande concentration urbanisée, et que ce l'est encore plus aujourd'hui, en 2004, surtout depuis le 11 septembre 2001. Le problème, c'est qu'on a assisté à d'autres gouvernances libérales qui ont fait en sorte que le West Island de Montréal a encore une fois joué un bras de fer avec le reste du Québec. Il aime mieux faire affaire avec Toronto qu'avec le reste du Québec. Telle est la dure réalité.

À ce sujet, le député d'Outremont, l'actuel ministre des Transports, a fait partie de ces 75 députés sans colonne de l'époque qui n'ont pas été capables de dire qu'on avait pris une décision en 1965 et qu'il fallait la maintenir en fermant Dorval et en concentrant tout à Mirabel, dans un aéroport flambant neuf situé à l'extérieur de

Montréal. Par rapport aux nouveaux aéroports construits à travers le monde, en ce qui concerne la distance qui les sépare du centre-ville, Mirabel se trouve dans la moyenne. C'est comparable aux nouveaux équipements construits dans la plupart des grandes capitales industrialisées de ce monde. Encore une fois, la députation libérale a su régresser. Ce n'est pas parce qu'on a avancé dans le temps qu'on est plus avancé. Pearson avait raison en 1965. C'est le reste des députations libérales qui ont régressé dans le temps. Ce n'est pas pour rien qu'il y a moins de députés libéraux cette fois-ci qu'il n'y en avait la dernière fois.

Pour répondre à la question de mon collègue d'Hochelaga, je répète que le fameux programme de Partenariat technologique Canada a toute sa pertinence. C'est de l'argent nécessaire pour la recherche et le développement. Les sommes d'argent disponibles dans ce programme aujourd'hui correspondent toujours aux sommes disponibles lors de sa création en 1996, tandis que les besoins de l'industrie augmentent de 8 p. 100 annuellement. Est-ce 150 millions de dollars supplémentaires? Je vous dirais très rapidement que l'industrie formée en association peut s'asseoir avec le gouvernement et lui dire ce dont elle a besoin pour les cinq prochaines années. J'encourage le gouvernement à le faire. Tous les députés du Bloc québécois sont prêts à aider, à participer avec l'industrie et à rencontrer les députés des autres partis de cette Chambre pour qu'on puisse rapidement arriver à un investissement adéquat pour l'industrie.

Mon collègue a terminé son intervention en se demandant quelle était la pertinence du Bloc québécois dans cette question. Je viens de le lui dire. Je viens de tendre la main aux autres députés en cette Chambre. Le Bloc québécois est prêt à s'asseoir en comité avec les députés de tous les partis politiques. Choisissez le comité que vous voudrez, nous y serons pour être capables d'inviter l'industrie à comparaître et venir nous dire quels sont leurs besoins. Cela peut se faire dans la semaine qui suit. Nous y serons pour faire adopter le plus rapidement possible les budgets nécessaires pour la relance de cette importante industrie pour le Québec et le reste du Canada.

**M. Marc Boulianne (Mégantic—L'Érable, BQ):** Monsieur le Président, j'ai d'abord un commentaire, puis je posera une question à mon collègue d'Argenteuil—Papineau—Mirabel. Je veux le féliciter pour son exposé. Il a mentionné des statistiques très intéressantes. On a compris exactement le sujet. C'était très complet. Il a parlé de recherche, d'exportation, de petites et moyennes entreprises et de compétition.

J'ai une question à lui poser. Il est revenu sur un sujet très important, soit le besoin de se donner un véritable plan de relance de l'industrie aéronautique. J'aimerais savoir quelle serait selon lui la pierre angulaire ou la priorité de cette nouvelle politique.

• (1645)

**M. Mario Laframboise:** Monsieur le Président, d'abord, je remercie mon collègue de Mégantic—L'Érable de sa question. Je suis toujours empressé de répondre à des questions aussi importantes que celle que me pose mon collègue de Mégantic—L'Érable. On comprend, par sa question, qu'il a beaucoup d'expérience en matière de petites et moyennes entreprises, lesquelles sont nombreuses dans sa circonscription. Je sais qu'il travaille fort pour le soutien et le développement de l'industrie, tous types d'industries confondus, dans Mégantic—L'Érable.

Les programmes sont connus. Il y a Partenariat technologique Canada et, évidemment les programmes d'aide et de garanties de prêts à l'industrie. C'est ce qu'il faut faire. Il faut être compétitifs et pouvoir offrir ce que la compétition est capable d'offrir. Quand on parle de compétition, tout le monde pense qu'il s'agit des autres industries. Non, détrompons-nous. Ce sont les États américains qui sont prêts à attirer nos fleurons de notre économie pour dire: « On trouve que vous faites du bon travail. Voici, on va vous les offrir les 700 millions de dollars disponibles. » Ce qui était demandé pour Bombardier, c'est tout simplement 700 millions de dollars, et ce, pour pouvoir développer la nouvelle planification et son nouveau projet d'appareils.

On a de la compétition. Il faut donc être capable d'y faire face. Encore une fois, je suis convaincu que, très rapidement, les députés de toute cette Chambre peuvent s'asseoir à un comité et inviter l'industrie pour qu'elle vienne nous dire quels programmes elle veut voir bonifier. Cela fait, nous serions prêts à voter en faveur des crédits nécessaires pour que ces investissements soient faits dans l'intérêt des communautés et surtout des Québécois et des Québécoises.

**Le président suppléant (M. Marcel Proulx):** Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre la question qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir l'honorable député de Chambly—Borduas, L'assurance-emploi.

**M. Réal Ménard (Hochelaga, BQ):** Monsieur le Président, vous comprendrez que c'est avec une fébrilité à peine contenue que je participerai au débat sur le projet de loi C-4 qui, malgré à première vue son caractère rébarbatif et technique, est un projet de loi qui n'est pas dépourvu d'un certain romantisme. J'aurai l'occasion d'y revenir.

Cela étant dit, bien que nous soyons favorables au projet de loi, comme l'ont dit tous mes prédécesseurs, il reste qu'il y a une certaine déception. En effet, le député d'Outremont et ministre des Transports était tellement tonitruant en campagne électorale. Tous mes collègues s'en rappellent. Il disait qu'il était pour être extrêmement vigilant dans la défense des intérêts du Québec. En conformité avec le discours du député d'Outremont, on se serait attendus à ce qu'une ou deux mesures législatives précèdent le projet de loi C-4.

Ce n'est pas que ce projet de loi ne soit pas important. J'y reviendrai. C'est un projet de loi de mise en oeuvre de conventions internationales, qui donne des garanties de prêt et qui s'inscrit dans un certain nombre de formalités pour des hypothèques, du matériel roulant et des registres pour les aéronefs. On ne dit pas que ce n'est pas important, puisqu'un certain nombre de pays industrialisés ont adhéré à cette convention. Toutefois, n'aurait-il pas été plus important que cette Chambre soit saisie d'abord de l'ancien projet de loi C-26? N'aurait-il pas été plus important que le ministre des Transports prenne ses responsabilités et qu'il dépose à nouveau ce projet de loi C-26, qui donnait à l'Office des transports du Canada—un tribunal quasi judiciaire, un tribunal administratif—, un pouvoir de médiation pour les cas où les compagnies de chemin de fer se comportent comme des délinquants et où elles ne respectent pas les communautés environnantes?

Je suis sûr qu'aujourd'hui, par votre intermédiaire, on pourrait demander aux députés, qui ont dans leur comté des compagnies de chemin de fer qui ne respectent pas les communautés immédiates, parce qu'ils font du bruit et qu'à toute heure du jour ils font la jonction avec deux locomotives qui s'immobilisent en milieu résidentiel, de lever la main. Dans mon comté d'Hochelaga, rue Moreau, le CP opère 24 heures sur 24. On m'a dit que dans cette très belle région de la capitale nationale, dans la région de Lévis, il s'est trouvé un ancien maire pour interpellier le gouvernement du Canada.

### *Initiatives ministérielles*

À Outremont, il y a la cour de triage. Certains de nos concitoyens sont brimés dans leur qualité de vie, parce qu'on ne les respecte pas, parce qu'il n'y a pas de réglementation. Quand l'Office des transports a voulu proposer un règlement, le CP est allé devant les cours. Cela a donné lieu à un arrêt de la Cour d'appel fédérale, où on a dit que l'Office des transports n'avait pas juridiction pour proposer un pareil règlement.

Tout cela pour vous dire que lorsque ma sympathique collègue de Longueuil et porte-parole en matière de transports a pris la parole ce matin, elle a appelé de tous ses voeux et a invité le ministre des Transports à déposer le défunt projet de loi C-26. On a besoin de dispositions comme celles-là, parce que dans toutes les provinces, dans toutes les communautés, il y a des compagnies de chemin de fer qui se comportent comme des barons de l'industrie, qui ne sont animées que par l'appât du gain, qui ont peu ou pas de préoccupations pour nos concitoyens. Quant, en milieu résidentiel, on vit à côté d'un chemin de fer, qu'on est témoin ou qu'on est un citoyen aux prises avec des compagnies de chemin de fer qui se comportent de manière délinquante, on pense que c'est le rôle de ce Parlement et c'est celui du ministre des Transports d'être plus vigilants et de présenter beaucoup plus rapidement qu'il ne l'a fait un projet de loi pour remédier à cela.

Est-ce qu'on n'aurait pas été en droit de s'attendre—on en parle depuis tout à l'heure dans le dossier de Bombardier—que l'on nous propose une politique sur l'aéronautique et l'aérospatiale? Chaque fois que le gouvernement fédéral a été en instance de prendre ses responsabilités en matière de transport, il a lamentablement échoué. Les plus anciens de cette Chambre—pas anciens sur le plan chronologique, mais les plus anciens sur le plan politique, ceux qui étaient ici avant l'élection de juin 2004—se rappelleront le désastre que le ministre des Transports du temps a provoqué avec sa politique de dessaisissement des quais des petits ports.

• (1650)

On a voulu confier aux communautés la gestion de ces ports, mais sans que cela ne soit accompagné de dotation de ressources nécessaires. N'eût été des députés du Bloc québécois, ce dossier serait à peu près passé inaperçu dans le caucus libéral du Québec.

On se rappellera bien sûr, comme le député d'Argenteuil—Papineau—Mirabel l'a dit, le gâchis de Pierre Elliott Trudeau. Il ne me vient pas d'autres mots à l'esprit pour parler de cette espèce d'éléphant blanc qu'était toute la question de l'aéroport de Mirabel, qui a sa raison d'être dans une perspective de développement. C'est cette espèce de façon de faire anarchique qui a été questionnée.

Je pourrais vous parler également de la question maritime. Comme vous le savez, je suis député d'Hochelaga depuis 1993. Dans les années 1980, il n'y a pas si longtemps de cela, je ne sais pas quel âge vous aviez, monsieur le Président, mais je sais que vous étiez suffisamment lucide et intéressé par la chose publique pour vous rappeler la fermeture de chantiers maritimes au Canada, dans ma circonscription et dans d'autres provinces.

Chez nous, dans Hochelaga—Maisonnette, se trouvaient des générations de travailleurs qui avaient oeuvré au sein de la MIL Vickers Inc., qui fabriquait des bateaux. Dans les années 1980, on a fait le constat qu'il y avait 30 p. 100 de bateaux en trop sur les mers. Si cette industrie a périclité, ce n'est pas parce que les travailleurs n'étaient pas vaillants ni parce qu'on notait une absence de volonté de continuer à améliorer le produit et les technologies existantes. Pourtant, on a laissé ces travailleurs à eux-mêmes sans que le gouvernement fédéral ne prenne ses responsabilités.

### *Initiatives ministérielles*

Les provinces, elles, avaient pris leurs responsabilités. Je me souviens que l'excellent gouvernement de René Lévesque—et je le dis avec toute l'objectivité qu'on me connaît—avait déjà proposé des éléments pour une politique d'aide aux travailleurs afin de les faire cheminer vers une autre carrière.

Je suis sûr que mes collègues se rappelleront le programme PATA, le Programme d'aide aux travailleurs âgés, instauré à l'époque des conservateurs de Brian Mulroney. L'instigateur du programme PATA était le ministre Cadieux. Ce programme présentait un vice très important. Quel était-il? C'est que dans les communautés comme Montréal, dans les villes comptant plus de 100 000 habitants, il fallait qu'on ait licencié 100 travailleurs pour que ces derniers puissent être admissibles au programme. Donc, il survenait des licenciements dans un certain nombre de nos collectivités, mais le programme PATA ne pouvait pas intervenir, parce que le nombre de travailleurs licenciés ne correspondait pas à ce qui était prescrit.

À plusieurs reprises, les députés du Bloc québécois ont déposé des projets de loi pour corriger cette situation, mais jamais nous n'avons eu le concours du gouvernement pour faire adopter un tel projet de loi.

Il s'agit donc d'un dossier qui est, au départ, catastrophique. Le dossier de Mirabel est également catastrophique. En matière de chantiers maritimes, jamais le gouvernement n'a été au rendez-vous.

Je me rappelle l'excellent travail de l'ancien député de Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière, qu'on peut maintenant le nommer puisqu'il n'est plus député. Je suis sûr que pour vous, monsieur le Président, il fait partie des bons souvenirs. Il s'agit de M. Antoine Dubé. À plusieurs reprises, M. Dubé avait déposé des projets de loi et organisé des mobilisations avec les travailleurs pour amener le gouvernement fédéral à investir dans une politique navale, pour faire en sorte d'aider les travailleurs de ce qui était à l'époque le chantier maritime de Lévis.

Je suis sûr que le successeur de M. Dubé, le député de Lévis—Bellechasse, qui, comme vous le savez, siège avec les députés du Bloc québécois, n'aura de cesse d'interpeller le gouvernement fédéral pour avoir une politique.

•(1655)

Si j'ai fait un détour en forme de synthèse, c'est parce qu'avant le projet de loi C-4, on aurait été en droit de s'attendre à ce qu'il y ait un certain nombre de mesures législatives.

Maintenant, revenons au projet de loi C-4. C'est un projet de loi que nous allons appuyer, à tout le moins à l'étape de l'étude de principe. Nous verrons, en comité parlementaire, si nous sommes en mesure de continuer de l'appuyer. Comme l'a fait valoir la députée de Longueuil avec tout le dynamisme qu'on lui connaît, à l'étape du principe, nous allons appuyer le projet de loi.

Nous ne sommes pas sans ignorer qu'il y a des différences entre le Canada et l'Allemagne, par exemple, sur le plan du droit. Au Canada, quand bien même l'exécutif ratifierait une convention internationale, cela ne créerait pas du droit en soi. En Allemagne, oui; c'est un système juridique moniste. Dès que l'exécutif crée ou signe une convention cela crée du droit.

Ici, au Canada, pour qu'une convention soit mise en application, il faut une loi de mise en oeuvre. C'est précisément ce que propose le projet de loi C-4.

Je suis sûr que nos téléspectateurs sont impatients de le savoir, le projet de loi C-4 propose la mise en oeuvre d'accords internationaux. Quels sont-ils, ces accords? Je vous les cite: la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement

mobiles et le Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques relatifs à la convention.

Donc, qu'est-ce qu'on veut à travers ces conventions? On veut un peu changer les règles du jeu dans le secteur de l'aéronautique internationale. On est capable d'admettre que si un secteur a été touché par la mondialisation, c'est bien celui de l'aéronautique. Il n'est pas rare que des entreprises aient leur siège social à Montréal ou à Toronto. Une pléiade de sous-traitants s'ajoutent pour réaliser un aéronef. Il arrive même que la sous-traitance puisse déborder les frontières d'un pays.

Lorsque l'on réalise un avion, il arrive également que les créanciers qui participent au montage financier demandent des garanties de prêts. Le député de Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques le sait puisque qu'il suit beaucoup l'actualité internationale. Lorsqu'on demande ces garanties, il faut bien sûr offrir quelque chose en garantie. Cette faculté d'offrir quelque chose en garantie, c'est ce qu'on appelle couramment, dans le langage commun, une hypothèque.

Cela fait d'ailleurs l'objet de cours dans les facultés de droit. Je mentirai si je disais que ce sont les cours les plus courus mais puisqu'ils sont obligatoires, il faut bien les réussir.

Lorsqu'on demande des hypothèques pour participer à un montage financier, on peut se retrouver dans une situation où le ou les propriétaires de ce montage financier peuvent demander des garanties. On pourrait se retrouver dans une situation où un consortium international se trouve débiteur pour des prêts de plusieurs équipements situés à travers le monde, dans des pays différents, constitués en vertu de lois différentes.

Le projet de loi C-4 nous propose donc un petit peu d'harmoniser tout cela, pour voir un petit peu plus clair. C'est autant à l'avantage des créanciers que des débiteurs. Je dirais même plus, le projet de loi propose un registre international où on va inscrire tous ceux qui sont liés à des opérations commerciales qui concernent des aéronefs.

Il est donc difficile pour le Bloc québécois de ne pas appuyer un projet de loi comme celui-là, à tout le moins sur le plan du principe. Notre déception, je le rappelle, n'en est pas moins grande de voir que le projet de loi C-4 a primé sur certains autres projets de loi, sur certaines autres considérations qui nous apparaissaient davantage prioritaires.

Prenons l'exemple de Bombardier. Comme vous le savez, je représente un comté de Montréal, et je voudrais parler un petit peu de Bombardier.

•(1700)

On sait que par les temps qui courent, Bombardier est une compagnie extrêmement courtisée. On a pu voir dans les journaux et à la télévision que certains États américains, nos voisins du Sud, sans compter les Européens, ont tenu un discours sonnante et trébuchant. On a même offert plusieurs millions de dollars à Bombardier pour accueillir son expertise dans la réalisation d'aéronefs, particulièrement pour les appareils à 100 et à 110 places.

Le ministre des Transports est volubile dans d'autres tribunes, mais terriblement invertébré lorsqu'il s'agit de défendre les intérêts du Québec. On se serait attendu à ce qu'il soit un peu plus vigoureux dans la défense des intérêts de Bombardier.

*Initiatives ministérielles*

Comme on le sait bien, quand on parle du Québec moderne, on parle d'un certain nombre de caractéristiques: la Loi sur le financement des partis politiques de René Lévesque, le système d'éducation québécois, les cégeps. Toutefois, on parle aussi de l'industrie aéronautique. Des générations de travailleurs dans le Québec moderne, celui qui s'est levé après la Révolution tranquille, ont oeuvré dans l'industrie de l'aéronautique et de l'aérospatiale. Des facteurs de concurrence extrêmement féroces font en sorte qu'aujourd'hui, Bombardier n'est peut-être pas dans une position vulnérable, mais certainement dans une position de vive concurrence.

C'est pour cela qu'au cours du précédent Parlement, le député de Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup s'en rappellera, le Bloc québécois a été extrêmement assidu dans sa demande d'une meilleure capitalisation du programme Partenariat technologique Canada. Il nous apparaît que c'est dans des situations comme celle à laquelle est confrontée Bombardier que les fonds publics sont nécessaires.

Mes collègues seront d'accord pour dire que nous, du Bloc québécois, ne sommes pas des interventionnistes à tout craindre. Néanmoins, on retrouve dans le programme Partenariat technologique Canada une jonction, un montage financier, un partenariat entre l'entreprise privée et le rôle de l'État. C'est pour cette raison que nous pensons qu'il est important que le ministre des Transports se préoccupe de la question.

Je ne sais pas ce que mes collègues en pensent, mais j'étais très malheureux quand j'ai entendu le ministre des Transports dire, dans deux ou trois bulletins de nouvelles télévisés, qu'il n'y aurait pas de surenchère sur la place publique. Peut-on trouver une phrase plus insignifiante? Comme s'il était question de surenchère! Bien sûr que ce n'est pas une question de surenchère. Bien sûr qu'il faut utiliser les fonds publics judicieusement.

Ce dont il est question, c'est qu'à partir du moment où une proposition est sur la table, qu'on risque de perdre des emplois au Québec et qu'on risque, par le fait même, de déstructurer un des secteurs industriels les plus importants, n'est-ce pas le rôle du ministre des Transports, particulièrement quand c'est un Québécois, de mettre une proposition sur la table? On se serait attendu à ce que le ministre des Transports fasse une proposition en bonne et due forme, et non pas à ce qu'il nous serve des phrases toutes faites totalement dépourvues de signification. Ces phrases sont, dans les faits, un déni de responsabilité.

C'est dans de tels moments que les Québécois réaliseront combien ils ont été bien avisés, en juin dernier, de confier à 54 députés du Bloc québécois la défense des intérêts du Québec. Vous vous doutez bien que le Bloc québécois fera un travail de vigilance de tous les instants pour s'assurer que l'on ne perdra pas ces emplois au profit des Américains. Il veillera également à s'assurer que le ministre des Transports dépose une proposition en temps approprié. Enfin, le Bloc québécois tentera de s'assurer que Bombardier continue d'être cette industrie à la fine pointe qui se situe parmi les vingt premières de l'industrie aéronautique. Ce n'est quand même pas rien.

• (1705)

Quand on pense au succès de Bombardier, il ne faut pas lésiner pour être au rendez-vous et répondre à l'appel qui nous est fait par ces hommes et ces femmes d'affaires.

Quand j'ai été élue en 1993, vous aviez à mon avis la jeune vingtaine. Lucien Bouchard m'avait alors confié le dossier de la reconversion de l'industrie militaire à des fins civiles et le dossier de la technologie. J'avais été un peu surpris de son choix, parce que j'ai

de grandes qualités de cœur, vous le savez, mais j'avais de la difficulté à brancher mon vidéo. Je n'étais donc pas tellement habile sur le plan technologique. Cependant, je me suis intéressé à ce dossier, et j'ai découvert qu'il existait à ce moment-là un programme qui s'appelait le PPIMD, le Programme de productivité de l'industrie et du matériel de défense.

Comme porte-parole, lorsque j'ai fouillé...

**La présidente suppléante (Mme Jean Augustine):** Je regrette d'interrompre l'honorable député d'Hochelaga, mais son temps est écoulé. L'honorable député de Windsor-Ouest a la parole.

[Traduction]

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD):** Madame la Présidente, c'est un honneur pour moi de prendre la parole de nouveau à la Chambre pour aborder cette importante question. Comme toujours, mon collègue fait preuve d'une grande passion.

Le monde a beaucoup changé depuis le 11 septembre 2001. Le secteur de l'aéronautique, en particulier, a connu son lot de difficultés. Voici quelques données: plus de 35 compagnies aériennes internationales ont déclaré faillite depuis le 11 septembre et le nombre d'emplois dans ce secteur au Canada a chuté à 40 000, une baisse de 13 000 emplois ou 25 p. 100. Certaines circonstances précises ont fait plier l'échine à ce secteur de façons inhabituelles. Il est important de reconnaître que nous avons besoin d'un plan précis, transparent et responsable devant le public canadien. Semblable à celui avec Ottawa, selon moi.

J'ai une question pour mon collègue. Je crois qu'il s'agit d'une question canadienne. Mon collègue a fort bien expliqué les effets sur le Québec et à quel point le secteur est établi dans cette province, mais je sais que certaines régions de l'Ontario et du reste du pays doivent aussi faire face au problème en question. Nous devons nous assurer de mettre en oeuvre un programme ou des changements qui bénéficieront à l'ensemble du Canada, puisque tous les segments sont reliés entre eux pour former une industrie solide. Comme mon collègue l'a démontré dans son exposé, il n'y a pas qu'un secteur qui est touché. Le monde entier est notre concurrent.

Je demande au député de décrire les liens entre l'industrie et le Québec et aussi entre l'industrie et le reste du Canada.

• (1710)

[Français]

**M. Réal Ménard:** Madame la Présidente, je remercie notre collègue de Windsor-Ouest de sa question. Il est vrai qu'il existe à l'extérieur du Québec des centres industriels importants qui sont liés à l'industrie de l'aéronautique et de l'aérospatiale. Je sais qu'en Ontario, ces centres existent.

Je crois que ce que notre collègue a voulu nous faire comprendre par son intervention, c'est que malheureusement, le gouvernement fédéral a lamentablement échoué dans ce que l'on aurait attendu d'un gouvernement responsable, c'est-à-dire qu'il y ait une véritable politique de l'aérospatiale et de l'aéronautique.

Il existe des éléments d'appui à cela. Comme nos collègues du Bloc québécois l'ont démontré, le programme Partenariat technologique Canada peut être un élément pour soutenir de manière marquée cette industrie. Toutefois, la réalité, c'est que chaque fois qu'un gouvernement fédéral a été mis en instance d'avoir une vision un peu éclairée à court, moyen et long termes, il a été incapable de le faire.

*Initiatives ministérielles*

En matière de transports, le leitmotiv du gouvernement fédéral a toujours été de pelleter les responsabilités dans la cour des provinces. On parlait tout à l'heure de la politique de cession des ports, qui ne s'est pas accompagnée de ressources financières. On parlait aussi tout à l'heure du secteur de l'aéroportuaire. J'ai donné l'exemple de l'industrie ferroviaire. Combien les choses pourraient être différentes avec des incitatifs? Il y a plusieurs pays dans le monde où l'industrie du rail joue un rôle beaucoup plus important.

Enfin, le gouvernement fédéral ne s'est pas intéressé à ces questions. Il n'a pas mis les ressources financières. Il a surtout ignoré deux mots très importants: l'inter-modalité. En effet, on ne peut pas penser le développement de l'industrie du transport sans faire de liens avec chacune de ses composantes.

[Traduction]

**M. Tony Martin (Sault Ste. Marie, NPD):** Madame la Présidente, je remercie le député de Hochelaga pour ses observations et je comprends les défis que doit relever une province comme le Québec. La situation ressemble très certainement à celle d'une région de ma province, à savoir le nord de l'Ontario, où depuis un certain nombre d'années le gouvernement et les financiers ont tourné le dos à l'industrie qui a fait vivre les gens pendant longtemps et qui serait probablement mieux en mesure de fournir de bons emplois rémunérateurs. Nous avons en quelque sorte tourné le dos à cette industrie et sommes devenus obnubilés de bien des façons par le nouveau secteur de la haute technologie et du commerce électronique.

Le Canada accuse un retard en matière de recherche et développement et d'investissement dans les industries, par exemple dans le secteur de l'automobile. Dans ma région, l'industrie minière et le secteur de la fabrication de l'acier sont touchés; au Québec, c'est l'industrie aérospatiale. Je crois que le gouvernement doit relever un défi très important et très concret.

Le député a laissé entendre que le ministre des Transports était très loquace durant la campagne électorale quant aux mesures qu'il pourrait mettre en place, mais qu'il est plus discret depuis qu'il fait partie du pouvoir.

Le député de Hochelaga pourrait peut-être nous entretenir quelque peu sur les mesures qui devraient être prises pour appuyer concrètement le secteur aérospatial au Québec. Ces mesures pourraient ressembler à ce que préconise mon collègue de Windsor, qui s'inquiète au sujet de la stratégie de l'automobile, et à mes propres préoccupations quant à la façon dont nous appuyons l'industrie d'exploitation des ressources du nord de l'Ontario.

[Français]

**M. Réal Ménard:** Madame la Présidente, il y a trois commentaires que me suggère le discours de notre collègue de la circonscription de Sault Ste. Marie, qui est je crois un gain pour le NPD.

Premièrement, l'industrie aérospatiale est une industrie qui est très intensive en main d'oeuvre et en capital. Ce sont aussi des petites entreprises. Ce ne sont pas que des industries comme Bombardier. Bien sûr, il vient facilement à l'esprit l'image de Bombardier puisque ces temps-ci, cette entreprise défraye la manchette. Cependant, j'ai ici des statistiques qui vont probablement conforter le député de Sault Ste. Marie dans ses convictions que c'est une industrie qui est beaucoup plus fragmentée qu'on ne pourrait le penser.

Je connais moins ce qui se passe de l'autre côté de la frontière, mais pour le Québec, nous savons que l'industrie aérospatiale a des ventes qui se chiffrent à 14 milliards de dollars. On embauche

40 000 personnes et cela représente la moitié des emplois en haute technologie au Canada. Plus important encore, sur les 250 entreprises de ce secteur, 240 sont des PME.

Donc, quand on parle de PME, il est important d'avoir un soutien au niveau du capital de risque. Il est important d'avoir des programmes adéquats au niveau de la recherche et développement. Cela n'est pas comme on dit, un *one shot deal*. Il arrive que dans les cycles nous conduisant à la recherche et développement, il faille y aller à deux, trois ou quatre reprises. C'est pour cela que les capitaux pour la recherche et développement sont importants. J'espère que le ministre de la Défense le réalise.

Malheureusement, le programme de Partenariat technologique Canada n'est pas suffisamment capitalisé. Je demande au ministre de faire un petit point à l'ordre du jour du prochain conseil des ministres. Si on ne peut pas compter sur le député d'Outremont, peut-être va-t-on pouvoir compter sur le ministre de la Défense. Ce qui est certain, c'est qu'il faut mettre plus d'argent dans le programme de Partenariat technologique du Canada, comme on le réclame. Cela va bien faire cinq ans que les députés du Bloc réclament cela.

• (1715)

**M. Yves Lessard (Chambly—Borduas, BQ):** Madame la Présidente, ma question s'adresse au député d'Hochelaga. D'abord, je veux le remercier. On voit que l'expérience acquise ici aux Communes ou encore en tant que représentant de son comté, c'est une expérience fort riche qu'il a su nous faire partager au cours de son intervention dans le dossier du transport. Il ne s'est pas limité seulement au projet de loi. Il a couvert pas mal plus de choses pour faire comprendre que c'est une problématique qui a quand même de l'envergure. En effet, cela ne couvre pas seulement le transport aérien; cela couvre aussi le transport terrestre et le transport maritime. À cet égard, son approche est fort appréciée.

Le ministre des Transports a parlé de surenchère lorsqu'on fait ce débat et a dit que d'autres pays se montrent intéressés par la technologie de Bombardier, mais aussi à soutenir financièrement Bombardier. On constate qu'en fait, au lieu de parler de surenchère, on devrait parler d'occasions. On devrait parler ici d'opportunités qui se présentent à nous. À cet égard, j'aimerais entendre le député d'Hochelaga relativement à sa conception de la situation actuelle, à l'effet que le gouvernement est en train de manquer son coup pour soutenir, comme il le disait tout à l'heure, un fleuron de l'aéronautique.

**M. Réal Ménard:** Madame la Présidente, je remercie notre collègue de son intervention. Cela nous renvoie un peu à l'histoire. J'ajouterais même que cela nous renvoie un peu à l'histoire du mouvement souverainiste.

En effet, il faut se rappeler que dans les années 1960, 1970 et 1980, lorsqu'on comparait les investissements intra-muros et les investissements extra-muros pour la recherche et le développement, à tous égards le Québec était désavantagé. Je me rappelle avoir vu la liste des centres de recherche en Ontario et au Québec, et c'était du trois pour un.

Ce qu'a permis une industrie comme Bombardier, c'est de faire en sorte qu'il y ait de la recherche et du développement dans le secteur de l'aérospatiale. C'est pour cela que le ministre des Transports doit répondre à l'appel et s'assurer que les emplois liés à Bombardier demeurent au Québec. Tel est le défi, et vous pouvez compter sur le Bloc québécois pour assurer qu'on aille dans ce sens.

*Initiatives ministérielles*

● (1720)

**M. Christian Simard (Beauport—Limoilou, BQ):** Madame la Présidente, je suis heureux prendre la parole. Je vous félicite pour votre nomination et votre présence ici cet après-midi.

C'est sûr que pour un nouveau député, parler à la suite d'éminents confrères comme ceux d'Hochelaga, de Chambly—Borduas et de Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, c'est toujours pour moi à la fois un honneur et quelque chose qui amène une certaine fébrilité.

Nous avons ici un projet de loi technique. D'ailleurs, c'est un peu symptomatique qu'on arrive en début de session avec des projets très techniques. C'est un peu symptomatique d'une gestion libérale ou néo-libérale que d'arriver avec ce qu'on appelait chez nous des cataplasmes sur des jambes de bois, c'est-à-dire qu'on colmate—comme on semble le faire malheureusement pour les sous-marins—des problèmes, mais qu'on n'arrive jamais avec des politiques.

Je suis né à Chicoutimi, où réside encore ma famille. Je m'aperçois que j'ai toujours été entouré par le domaine des transports. Quand nous étions jeunes, je me souviens que nous allions voir les fameux bateaux blancs de la Canada Steamship Lines. À ce moment-là, ils n'appartenaient pas à la famille du premier ministre, mais aux Soeurs de la charité de Québec. On sait peu de choses là-dessus. J'ai également été troublé de voir que ce transport maritime, qui était le moteur du développement économique, a disparu, toujours aussi victime d'absence de vision ou de politique.

Plus tard, je suis allé sur la Côte-Nord. J'ai vécu à Baie-Comeau. Là encore, le port de cette ville souffre présentement d'un sous-financement et d'un quasi-abandon du gouvernement libéral. Cela est attribuable à des réformes mort-nées, si vous me permettez l'expression, des réformes qui ne vont pas au bout et qui manquent de moyens. Cela fait en sorte que Baie-Comeau, qui était un fleuron de l'économie québécoise, tombe maintenant dans un genre de marasme économique souvent dû à des politiques à courte vue et à un manque de compréhension des transports.

Je suis maintenant député de Beauport—Limoilou, en face du chantier maritime Davie. Je parlais avec mon collègue de Lévis—Bellechasse, qui me faisait remarquer qu'il n'y a plus que huit travailleurs, au moment où l'on se parle, dans un chantier qui en a compté, sans exagérer, certainement plus de 2 000. Il est extrêmement troublant de voir ce chantier, qui compte la plus grande cale sèche au Canada, crouler sous une absence de politique qui, souvent, il faut bien se le dire, défavorise malheureusement le Québec.

C'est sûr qu'au niveau du projet de loi C-4, nous réitérons notre appui à son principe. Nous sommes parfois déçus de voir le peu d'envergure des projets de loi qui nous sont déposés, mais il est parfois nécessaire d'en avoir de cette nature. Le principe du projet de loi C-4 est appuyé par le Bloc québécois.

On se rappellera que ce projet de loi vise à mettre en oeuvre deux accords internationaux, soit la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et le Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques qui s'y rajoutent. Ces deux accords ont été négociés sous l'égide de l'Institut international pour l'uniformisation du droit privé, qui porte le nom poétique d'UNIDROIT, et de l'Organisation de l'aviation civile internationale, dont le siège social est à Montréal, comme chacun le sait. D'ailleurs, ce n'est pas un hasard qu'il se trouve à Montréal; c'est parce que c'est un centre important.

Vous savez que je viens de la Capitale nationale. Comme je l'ai dit tantôt, j'ai vécu en région, mais la santé économique de Montréal aide à tout le Québec. Et quand on a des pôles aussi importants, on doit aider Montréal et son industrie. Cela aide autant les travailleurs d'Hochelaga que ceux de Beauport—Limoilou.

Je voulais également vous faire part d'une chose que j'estime importante que vous sachiez, madame la Présidente. J'ai travaillé énormément dans le domaine du développement durable et de la protection de l'environnement. J'ai également oeuvré dans le domaine du logement social.

● (1725)

Toutefois, ce qui est important en développement durable, ce sont des notions de protection de l'environnement, des notions de pérennité des ressources ainsi que des notions d'équité et d'employabilité. Il ne peut pas y avoir de développement durable si les gens ne travaillent pas, si on mine l'industrie qui est sous leur emprise et si, finalement, on n'a pas le soutien des gouvernements pour avoir une société plus juste et plus équitable qui partage ses ressources.

Malheureusement, ce n'est pas ce qu'on a présentement. On a un projet de loi qui permet de mieux articuler le financement d'équipements de transport lourd. On parle d'aéronautique, mais vous savez qu'il devra y avoir d'autres lois semblables dans le domaine de l'aérospatiale, des satellites, de même que dans le domaine du rail. Malheureusement, ce n'est pas tout à fait encore prêt quant à ces protocoles et ces conventions.

Par conséquent, le gouvernement nous arrive avec un bout de politique, un bout de projet de loi concernant ces deux aspects, c'est-à-dire l'aspect du financement, de l'hypothèque, des garanties permettant le financement et permettant d'avoir des règles internationales comparables en ce qui a trait au financement et à l'acquisition de matériel aérien.

Actuellement, 32 pays ont signé ou ratifié la convention et le protocole. L'Union européenne projette de le faire et le Canada les a signés en mars 2004. Donc, c'est assez récent. Je vous rappelle que les accords—je pense qu'il y a une fonction pédagogique à cette Chambre—visent à faire en sorte que les pays harmonisent leur législation concernant les garanties—en langage profane, on dit les hypothèques—, que les prêteurs prennent sur le matériel mobile, comme les avions ou les trains.

Les accords prévoient de plus la création d'un registre international des aéronefs qui permettra facilement aux prêteurs de connaître l'état d'un avion ou de savoir s'il est hypothéqué, de combien et au profit de qui. Vous savez que les registres sont importants. C'est important quand c'est bien tenu.

Malheureusement, là aussi, on ne peut pas dire que la gestion libérale des registres nous a impressionnés. On pensera au registre des armes à feu et à sa gestion on ne peut plus relâchée, qui a fait en sorte que les citoyens canadiens et québécois a fortiori ont retiré leur confiance aux députés qui représentaient, dans la vaste majorité en tout cas, ce gouvernement lors des dernières élections.

Actuellement, il y a beaucoup de confusion concernant le financement des avions et des aéronefs. Une société de transport peut être assujettie à la loi d'un pays, avoir deux prêteurs qui proviennent de deux pays différents, devoir de l'argent à un fabricant de moteurs d'avions qui provient d'un quatrième pays qui a pris un moteur en garantie en cas de non-paiement. En fait, une chatte n'y retrouverait pas ses petits.

### Initiatives ministérielles

Si ces pays n'ont pas harmonisé leurs lois, notamment quant à l'ordre dans lequel les créanciers sont payés, des batailles juridiques interminables peuvent survenir, ce qui entraîne des délais longs et coûteux lorsque la société de transport aérien ne se montre pas en mesure d'effectuer des paiements.

En outre, des lois contradictoires causent beaucoup d'incertitude et augmentent les risques pour le prêteur qui compense en chargeant des intérêts plus élevés. On pourrait dire que le *statu quo ante* ou, si vous voulez, la situation antérieure au projet de loi, créait un certain bordel sur le plan financier. J'espère que c'est un terme accepté dans le vocabulaire parlementaire. Néanmoins, il y a une réalité, en fait une confusion, quelque chose qui ne se vivait pas bien et qui empêchait le commerce harmonieux entre les pays.

Aujourd'hui, chaque pays tient son propre registre des aéronefs selon des critères qui lui sont propres, ce qui est aussi susceptible de causer de la confusion. L'adoption de ce projet de loi et l'adoption de lois similaires dans d'autres pays du monde contribueront à mettre fin à cette confusion, diminueront les risques pour les prêteurs et, par conséquent, diminueront les risques pour les emprunteurs. Ce faisant, elles contribueront à améliorer la capacité des entreprises de transport aérien à se procurer des avions. Cela donnera donc un coup de main à l'industrie aéronautique, et je pense que c'est sain.

Je parle d'un coup de main à l'industrie aéronautique, mais on pourrait peut-être parler d'un coup d'index, ou d'un coup d'auriculaire ou encore un coup d'ongle, parce que le vrai coup de main qui serait nécessaire pour l'industrie aéronautique, ce serait d'avoir une politique digne de ce nom, une politique qui garantirait des emplois dans la région de Montréal, des emplois chez Bombardier. On ne parle pas de choses futiles; on parle de 5 000 emplois en jeu. L'absence de ces politiques fait en sorte que ces travailleurs vivent aujourd'hui dans l'incertitude.

• (1730)

Le Bloc québécois réclame une politique de l'aéronautique et de l'aérospatiale qui comprendrait des éléments importants. On soutiendrait la recherche industrielle. Avec près du tiers des exportations liées aux biens de haute technologie, le Québec devance toutes les provinces canadiennes. Pour ce qui est de la proportion d'emplois liés aux industries technologiques, la région de Montréal arrive au deuxième rang en Amérique du Nord, derrière la fameuse Silicon Valley en Californie qui est connue pour la production d'ordinateurs, principalement, et pour la haute technologie en général.

Les télécommunications, les avions, les moteurs et les pièces d'avions figurent parmi les dix principaux produits d'exportation du Québec. Le Québec s'est hissé au sixième rang pour les ventes générées par le secteur de l'aérospatiale. Montréal est la quatrième ville nord-américaine pour les emplois dans l'industrie biopharmaceutique. Les industries québécoises innovent. La recherche industrielle est le seul secteur où le Québec reçoit une part correcte du financement fédéral de la recherche et développement.

Cependant, tout cela est menacé par les tergiversations et par un manque de vision. Actuellement, des États américains tentent de séduire Bombardier qui a besoin d'aide pour faciliter son travail et qui ne la reçoit pas.

Avec 31 p. 100 des exportations de haute technologie du Canada, les industries québécoises reçoivent 30 p. 100 du financement fédéral. Cela dit, même si le Québec reçoit une certaine part, le financement global est nettement insuffisant.

Développer un produit de haute technologie, qu'il s'agisse d'un médicament ou d'un avion, coûte cher et prend du temps. À cette

étape, le financement gouvernemental est crucial. Comme l'ont dit le député d'Hochelaga et mes éminents collègues auparavant, le financement du programme Partenariat technologique Canada stagne. Il régresse en dollar constant et fait en sorte qu'on ne peut plus soutenir cette industrie.

Le gouvernement commence d'ailleurs à recevoir des redevances sur les produits dont il a financé une partie de la conception. En effet, le programme Partenariat technologique Canada est un programme de partage de risques qui a été créé en 1996. Par ce programme, Ottawa investit dans la recherche et le développement du produit, puis se rembourse en recevant des redevances lorsque le produit est commercialisé, cinq, dix ou quinze ans plus tard.

Le gouvernement commence donc à recevoir ces redevances. Alors que les dépenses en recherche industrielle augmentent d'environ 8 p. 100 par année, les fonds que le gouvernement investit dans le programme Partenariat technologique Canada demeurent à peu près constants. Huit ans après sa création, le programme est aujourd'hui largement sous-financé. Ceci menace sérieusement l'industrie aéronautique qui est le fleuron de l'industrie québécoise, on le sait, on l'a démontré tout à l'heure.

Il importe que notre secteur aéronautique, qui exporte 89 p. 100 de sa production, soit en mesure de faire face à ses concurrents qui eux, jouissent d'un soutien beaucoup plus important. On a vu cela par le biais de l'industrie militaire aux États-Unis ou par le biais, par exemple, d'un soutien constant et massif au Brésil.

Le ministre des Transports nous dit qu'il ne faut pas qu'il y ait de la surenchère mais il ne faut pas fermer les yeux. Il ne faut pas tourner le dos et il faut bien voir qu'il y a une compétition au plan international. Si, curieusement, on abandonne une industrie qui fait la richesse du Québec alors qu'on soutient l'industrie automobile dans la région, c'est qu'il y a deux poids, deux mesures, ce qui est inacceptable.

Je pense que nous sommes dans des sociétés où nous devons soutenir l'emploi; on ne doit pas soutenir les canards boiteux, mais les industries performantes. C'est une industrie performante. Il n'est pas question ici de caricature. On ne parle pas de bar ouvert ou de surenchère. Je crois que là-dessus, ce sont des effets de toge ou des façons de se cacher la réalité et de ne pas répondre à l'urgence.

En effet, il y a un effet extrêmement grave à ne pas répondre, maintenant, par une offre sérieuse et par un partenariat avec Bombardier. On court le risque de perdre des emplois massivement. Cette absence de vision, cette absence de politique peut coûter extrêmement cher.

Pendant la campagne électorale, le ministre des Transports nous a habitués à des raccourcis, à des images nauséabondes. Ces images auxquelles je fais référence, nous font penser au financement qu'avait reçu le Parti libéral. La gestion d'un ministère et des politiques ne peuvent pas se régler en un clip de dix secondes à la télévision ou en disant qu'on est contre l'interventionnisme alors qu'on intervient beaucoup au niveau de commandites ou dans la gestion des armes à feu, de façon tout à fait croche.

• (1735)

On intervient beaucoup pour enlever aux chômeurs et aux travailleurs québécois et canadiens ce qui leur est dû. Dans ces cas-là, on pratique beaucoup l'interventionnisme.

*Initiatives ministérielles*

Quand vient le temps de régler un déficit sur le dos des provinces et des chômeurs, quand on camoufle des surplus de façon incroyable —on parle de 9,1 milliards de dollars au lieu de 1,8 milliard—, on s'aperçoit que ce gouvernement vit dans la cachotterie, dans l'absence de vision et dans l'arrogance. Cela fait en sorte qu'il n'y a pas de politique pour soutenir les programmes. On est toujours un peu sur un terrain miné. On se trouve toujours devant la possibilité de perdre des emplois et de vider les régions.

Cette absence de politique ne se traduit pas seulement par les mots « politique des transports », ce sont des réalités. On se retrouve sans politique cohérente de l'emploi. On sape l'assurance-emploi, comme mon collègue de Chambly—Borduas en a fait la démonstration. On ne permet pas à des jeunes détenant un emploi saisonnier de rester dans leur région l'hiver, peut-être pour y créer une petite entreprise. On les envoie plutôt dans des centres urbains comme Québec ou Montréal. On les envoie s'agglutiner en ville, ce qui vide littéralement les régions. À ce moment-là, on craint après coup que Montréal et Québec n'y passent. Cette absence de politique est quelque chose de tout à fait négatif.

Ce que nous réclamons, c'est une politique pour aider Bombardier, pas uniquement des projets de loi pointus, des lois cadres, des visions d'ensemble qui ne sont pas là pour dépenser les fonds publics, mais pour attirer des industries et pour développer ce qui fonctionne bien.

On comprendra bien que même si le projet de loi C-4 est un pas dans la bonne direction au niveau du financement des achats d'équipements aériens, il ne règle pas le vrai problème de l'industrie aéronautique québécoise, soit l'absence de politique dans le domaine de l'aéronautique.

Bombardier se fait courtiser par trois États américains qui veulent que l'entreprise y installe ses facilités pour la construction de ses appareils de 110 et de 115 places. Selon Radio-Canada, ces États offrent tous plus de 700 millions de dollars. Pouvons-nous accepter comme réponse à cela: « Nous ne voulons pas faire de surenchère »? Ne pouvons-nous pas traduire cette réponse du ministre des Transports par: « Nous ne voulons pas intervenir et nous laisserons le marché américain déterminer nos emplois »? C'est extrêmement cynique et dangereux. C'est jouer avec le feu.

J'ose espérer que ce n'est pas là l'unique réponse du ministre des Transports et que quelqu'un, quelque part, travaille à trouver une entente avec Bombardier et à soutenir une industrie créatrice d'emplois. Toutefois, si ce n'est pas le cas, s'il n'y a pas de politique pour trouver rapidement une solution, de façon urgente, cela frise l'irresponsabilité. À ce moment, il ne faudra pas dire qu'on croyait que les États américains bluffaient et que ce n'était pas sérieux.

L'industrie aéronautique québécoise, dont les ventes se chiffrent à 14 milliards de dollars annuellement et qui embauche plus de 40 000 personnes, représente près de la moitié des emplois de haute technologie au Canada. Sur les 250 entreprises de ce secteur, 240 sont des PME. Comme le disait le premier ministre Jean Chrétien, l'aéronautique est au Québec ce que l'automobile est à l'Ontario. Si l'on aide l'automobile, on doit aider l'aéronautique.

Il est urgent que ce gouvernement mette en place une politique de l'aéronautique le plus rapidement possible.

• (1740)

**M. Réal Lapierre (Lévis—Bellechasse, BQ):** Madame la Présidente, ce qui m'a fait plaisir lors des dernières interventions, c'est que j'ai été interpellé par deux de mes collègues concernant un état de fait qui se produit dans mon comté. Je suis dans un comté où, il faut l'admettre, il y avait un chantier maritime qui fonctionnait à

plein régime, qui a déjà embauché au-delà de 3 000 personnes et qui est maintenant, malheureusement, dans un état d'embauche pratiquement nul. Cette situation existe malgré le fait que le chantier en question dispose de la cale sèche qui est à peu près la plus perfectionnée au Canada, de même que d'un équipement de pointe à l'avant-garde.

Voici la question que je veux poser à mon collègue. Dans des domaines comme le transport maritime, le fait de pouvoir se doter d'une politique navale va permettre au moins à nos chantiers maritimes les plus performants de survivre. Dans le domaine de l'aéronautique, à nouveau, on vise directement la province de Québec, à cause des ports de mer qui ont déjà été fermés et d'autres qui titubent, et aussi à cause de l'aérospatiale et de l'aéronautique. Or, comment se fait-il que nous avons toujours à débattre de raisons pour essayer de valider la naissance de politiques qui pourraient nous permettre de survivre? Comment se fait-il qu'en Ontario, pendant la campagne électorale, on n'a pas eu à valider tous ces arguments pour avoir une confirmation de soutien de la part du Parti libéral pour la survie de l'industrie automobile.

Je demande donc à mon confrère de Beauport—Limoilou comment il peut expliquer que nous devons toujours valider, point par point, des éléments qui sont souvent nécessairement palpables, parce que cela fait partie de notre quotidien? Personne ne met en doute ici, en cette Chambre, que l'industrie ontarienne de l'automobile ne soit pas performante. Dieu soit loué, c'est le cas.

Par contre, comment expliquer que nous, au Québec, là où normalement nos lettres de créance sont là pour prouver jusqu'à quel point on est performants, devons continuellement nous battre pour avoir un minimum quant à la législation et, particulièrement, quant aux sommes d'argent nécessaires sous forme de garanties pour nous permettre de mieux évoluer dans le combat international auquel nous sommes confrontés?

**M. Christian Simard:** Madame la Présidente, Beauport—Limoilou est un beau comté s'il en est un.

Je vous remercie chers collègues. Les questions que vous posez, je me les pose aussi. On pourrait peut-être trouver des éléments de réponse mais, bien sûr, c'est au gouvernement de répondre à ces questions qui sont troublantes pour tous les Québécois.

Il semblerait que nous ayons un pays qui malheureusement n'est pas le nôtre. Un jour nous aurons le nôtre, nous l'espérons. Nous travaillons tous pour cela.

Dans ce pays qu'est le Canada, c'est le « tout à Toronto ». Dans certaines villes, on parlait de « tout à autre chose », mais maintenant, il y a le « tout à Toronto ». C'est un peu comme les Français qui avaient parfois l'impression, dans un pays centralisateur, que tout était à Paris. Ici, nous avons l'impression qu'il y a le « tout à Toronto ».

On pourrait peut-être trouver un élément de réponse pour mon collègue de Lévis—Bellechasse. Lors de la dernière campagne électorale, on a dit qu'on ne réformerait pas l'assurance-emploi immédiatement. Le pauvre député—je peux le nommer parce qu'il n'est plus à la Chambre des communes, malheureusement pour lui—, l'ancien député de Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok—, Georges Farrah disait: « Vous savez, on ne peut pas tous les gagner. » À Toronto, ils ne savent pas trop pourquoi on investirait tant pour des gens au chômage parce qu'à Toronto, il n'y pas beaucoup de chômage.

*Initiatives ministérielles*

Il y a cette incompréhension de ce qui fait la force du Québec et de ce qui est moins urgent. Je ne crois pas qu'il s'agisse nécessairement d'une réaction voulue et consciente anti-Québec; c'est une ignorance des fameuses deux solitudes. Cela fait qu'au bout du compte, effectivement, malgré les discours d'ouverture et le respect théorique des compétences des provinces, on est toujours au-delà de cette rhétorique, on est toujours dans les empiètements. Quand il s'agit d'appuyer l'industrie, on est toujours à les abandonner et tout est à recommencer.

J'écoutais le ministre des Finances à la période des questions orales. Il ignorait que Desjardins—qui est la plus grande institution financière au Québec—n'avait même pas été retenue comme courtier dans l'affaire de Petro-Canada. Le ministre des Finances ignorait cette réalité. Cela a fait la une des journaux. On ne respecte pas une des plus grandes institutions financières au Canada et au Québec, la plus grande. On ne considère pas que Valeurs mobilières Desjardins mérite d'être reconnue en matière de courtage.

Donc, c'est toute cette culture, un peu d'ignorance, d'absence de compréhension, qui a fait que cela a eu un poids politique pour ce gouvernement qui est minoritaire aujourd'hui. Ce poids politique, ils vont le porter longtemps. Qu'ils maintiennent cette incompréhension du Québec et ce fédéralisme centralisateur et j'espère qu'un jour, on va se bâtir un pays, on va se donner un pays. S'ils ne peuvent pas aider notre industrie aérospatiale, nous pourrions l'aider si on nous en donne les moyens.

En attendant, nous payons nos impôts. Il faut qu'ils en reviennent. C'est bon pour le Québec, pour les travailleurs de Montréal et pour toute la société québécoise. Nous espérons que ce gouvernement comprendra cette réalité un jour.

• (1745)

[Traduction]

**L'hon. Jim Karygiannis (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Madame la Présidente, j'ai écouté mon collègue d'en face et, tout l'après-midi, les députés du Bloc. Bien qu'ils appuient le projet de loi, je dois leur donner le crédit qu'ils méritent pour vouloir exprimer leurs opinions et rapporter leurs points de vues à leurs électeurs.

J'ai certaines réserves à l'égard de ce que vient de dire le député. Il a dit que tout tournait autour de Toronto. Je dois rappeler à mon collègue que ce pays s'étend de St. John's, Terre-Neuve, à Victoria, Colombie-Britannique, du 49<sup>e</sup> parallèle à Resolute Bay. Tout ne tourne pas autour de Toronto, bien que, du point de vue géographique, si quelqu'un lance un dard sur une carte du Canada, il y a des chances qu'il tombe sur Toronto—ou Winnipeg.

Le pays est vaste. Les députés viennent de tout le Canada. Nous sommes ici pour échanger nos idées et nos points de vues. Je pense que mon collègue devrait y repenser à deux fois avant de dire que tout tourne autour de Toronto. À vrai dire, j'entends beaucoup d'électeurs et de collègues de Toronto me dire combien ils adorent voyager au Québec ou prendre la route pour Montréal ou d'autres régions du Canada. Cibler des députés et dire que tout tourne autour de Toronto est la même chose que dire que Toronto est mauvaise, ce qui est tout à fait le contraire.

Je tiens à rappeler à mon collègue que Toronto est le moteur économique de ce pays. Cependant, nous ne le voyons pas de cette manière. Nous pensons que le pays est inclusif. Si mon collègue pense différemment, je suis convaincu qu'il voudra y repenser ou, s'il porte des oeillères, il me fait pitié.

[Français]

**M. Christian Simard:** Madame la Présidente, je vous remercie de me donner l'occasion de répondre à la question du député.

J'ai assez voyagé à travers ce pays qu'on appelle le Canada, cette drôle de confédération qui ressemble plus à une fédération centralisatrice qu'à une confédération dont on serait en mesure de s'attendre qu'elle respecte les pouvoirs de chacun. J'ai vu partout le poids énorme de l'Ontario. J'ai travaillé en habitation coopérative et dans le domaine de l'environnement. On pourrait présenter des statistiques à l'effet que l'Ontario obtiendra toujours plus que son poids démographique en fait de subventions. Les collègues du Parti conservateur parlent assez régulièrement de cette récrimination. Les provinces de l'Ouest trouvent aussi que tout cela est mal redistribué.

Montréal a été pendant longtemps la métropole économique du Canada. Maintenant, elle n'a plus ce titre. Pourquoi? C'est peut-être parce que ce sont des politiques qui n'ont pas encouragé le développement de Montréal, qui n'ont pas respecté la réalité québécoise et qui n'ont pas soutenu le Québec. Mon collègue de Bas-Richelieu—Nicolet—Bécancour se rappellera très bien, tout comme moi, que ce n'est pas d'hier que ce genre de politiques désavantage Montréal au profit de Toronto et fait en sorte que les capitaux partent au fil des années. Nous ne voulons plus vivre cela au Québec. Nous sommes trop dignes pour cela.

• (1750)

**M. Marc Boulianne (Mégantic—L'Érable, BQ):** Madame la Présidente, ce comté de Mégantic—L'Érable est un très beau comté. Vous y retrouvez toutes les richesses. On a du granit, du chrysotile et, évidemment, du sirop d'érable. C'est très important.

Tout d'abord, je voudrais vous féliciter, madame la Présidente, pour votre nomination. Je voudrais aussi féliciter mon collègue de Beauport—Limoilou qui nous a fait un exposé très chaleureux sur le projet de loi C-4. Je voudrais aussi féliciter le député d'Hochelaga qui, auparavant, nous a d'ailleurs fait tout l'historique de toutes les sortes de transport. À mon avis, c'est important. On a eu droit cet après-midi à des explications historiques qui nous ont beaucoup intéressés.

Quant au projet de loi C-4, c'est-à-dire la Loi sur les garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques), on l'a mentionné à plusieurs occasions, le Bloc québécois est en faveur de son principe. Il y a quand même là des choses importantes. En effet, on a mentionné tout à l'heure que deux contrats seront respectés. Il y a la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et, en deuxième lieu, le Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques. Lorsque tout cela sera mis en oeuvre, on aura une meilleure harmonisation des lois concernant les garanties,—ce avec quoi nous sommes d'accord—et aussi moins de confusion entre les partenaires.

C'est quand même quelque chose d'important, et cela fait que le Bloc est en partie d'accord avec ce projet de loi. Cela peut aller pour ce qui est du principe; toutefois, je l'ai mentionné tout à l'heure, le projet de loi est incomplet. Même s'il va dans la bonne direction, il reste que le vrai problème de l'industrie aérospatiale et aéronautique, c'est l'absence de politiques. En effet, il y a des problèmes qui sont majeurs et qui le demeurent.

*Initiatives ministérielles*

Par exemple, il y a le problème de Bombardier. C'est autour de cette question que devrait éventuellement évoluer le projet de loi pour être converti en politique. Mon collègue d'Hochelaga a beaucoup parlé de concurrence; des États américains veulent que l'entreprise s'installe chez eux et pour cela ils offrent beaucoup de facilités. Ce sont des concurrents de taille qui ont beaucoup d'argent et offrent beaucoup plus que ce que peut faire le Canada. On doit mettre l'accent sur ce projet pour régler une fois pour toutes le cas de Bombardier.

Que fait Ottawa dans ce dossier? Il pratique la politique de l'attentisme. On soutient la recherche d'une façon très anémique. À mon avis, recherche et développement est le point central d'une politique importante. Le programme de Partenariat technologique Canada, même s'il est financé à un certain niveau, est quand même sous-financé. C'est la même chose pour les contrats d'exportation qui sont appuyés; ils sont quand même très peu nombreux.

Il y a toujours ces problèmes que le projet de loi C-4 ne règle pas. C'est pour cela qu'il est très urgent de mettre en place une véritable politique. Mon collègue de Beauport—Limoilou l'a souligné tout à l'heure, au Québec, les ventes dans l'industrie aérospatiale se chiffrent à 14 milliards de dollars. On ne cessera pas de le répéter. C'est très important. Cette industrie embauche plus de 40 000 personnes. C'est donc la moitié des emplois de la haute technologie au Canada.

Une autre chose très importante a été soulignée tout à l'heure par le député d'Argenteuil—Papineau—Mirabel. Il s'agit des PME. Je reviendrai tout à l'heure au rôle des PME qui sont, dans nos comtés et surtout dans les régions, créatrices d'emplois. Il est donc très urgent pour le gouvernement que ce ne soit pas seulement des paroles. Quand le ministre et député d'Outremont nous dit que l'aéronautique est au Québec ce que l'automobile est à l'Ontario, il ne faudrait pas que ce soit une phrase vide. Il faudrait aussi épauler les entreprises, et que cela veuille dire quelque chose. C'est important.

Le Bloc québécois a mis en valeur des points très importants pour se donner une véritable politique d'aéronautique. On peut les résumer en trois points majeurs. Il y a d'abord le soutien à la recherche industrielle. On en a parlé tout à l'heure, c'est un point central. Il faudra aussi encourager les exportations et, je l'ai mentionné tout à l'heure, soutenir les PME.

• (1755)

Quand on parle de soutenir la recherche industrielle, le domaine des télécommunications, les avions, les moteurs, les pièces d'avions, cela figure parmi les dix principaux produits d'exportation au Québec. Le Québec s'est donc hissé au sixième rang pour ses ventes générées dans le secteur aérospatial. On sait très bien aussi que Montréal est la quatrième ville nord-américaine au niveau des emplois dans l'industrie biopharmaceutique.

Les industries québécoises sont continuellement en mouvement. Ce sont des industries qui innove. La recherche industrielle doit être subventionnée à son maximum. C'est la même chose pour les exportations de produits de haute technologie. Encore là, vous avez un financement du fédéral qui ne remplit pas sa mission. C'est nettement insuffisant.

En effet, quand on a à développer un produit de haute technologie, qu'il s'agisse d'un avion ou d'un médicament, cela coûte énormément cher et cela prend du temps. Ce ne sont pas juste des statistiques dont on doit tenir compte et dire qu'on donne tant d'argent. Cela prend des subventions pour développer un produit et cela prend aussi du temps.

Si on a un sous-financement à partir de la recherche, on a une menace sérieuse à l'industrie. On l'a mentionné tout à l'heure. En

effet, le secteur devient anémique et ne se développe pas. Il n'y a pas de soutien financier ni de soutien technique destiné aux ressources pour qu'elles se développent.

On arrive donc avec un secteur comme la recherche industrielle, qui est un des moteurs et un des piliers du développement, qui ne fonctionne pas. À ce moment-là, on ne peut pas livrer la marchandise. On a vu qu'aussitôt qu'il y a une baisse d'investissements, aussitôt qu'on ne satisfait pas les objectifs, vous avez des suppressions d'emploi. À un moment donné, il y en a eu 2 000 à Montréal. On a comme ça des contrecoups dans les PME.

C'est la même chose, par exemple, pour la sous-traitance. Dans nos régions, dans un comté comme le mien, 40 p. 100 des emplois sont reliés aux PME. Aussitôt que les subventions ne peuvent fonctionner, la sous-traitance s'en ressent.

Dans la recherche et le développement, vous avez donc non seulement à surveiller et à voir si on répond vraiment au niveau du financement, mais aussi à mettre exactement ce qu'il faut pour pouvoir développer le produit. Il est très urgent de soutenir notre industrie à un niveau comparable à celui de nos concurrents. Il faut la soutenir au maximum.

C'est pour cela que le Bloc québécois demande une hausse substantielle des investissements fédéraux, et ce, très rapidement. On a parlé tout à l'heure de la mondialisation. La fabrication dans ce domaine est très rapide. Si on veut encore être des leaders dans le marché, il faut absolument faire cela rapidement. C'était le premier aspect de la position préconisée par le Bloc pour une véritable politique de l'aéronautique.

Il y a un deuxième aspect dont on a aussi parlé tout à l'heure, à savoir les exportations. Pour le marché canadien, évidemment, l'aéronautique est limitée. Nos entreprises ne pourront amortir les coûts du développement que si elles investissent dans le marché mondial. Maintenant, la mondialisation est un phénomène avec lequel on doit vivre.

Le secteur de l'aéronautique exporte 89 p. 100 de sa production. Or, dans ce domaine, Ottawa encourage beaucoup moins les exportations que les autres pays. Nos entreprises doivent donc souvent subir la concurrence étrangère. Des statistiques démontrent qu'au cours des trois dernières années, Exportation et développement Canada a financé, en moyenne, 41 p. 100 des livraisons d'avions de Bombardier.

Si on regarde nos concurrents, c'est beaucoup plus élevé. Encore une fois, que ce soit au niveau de la recherche ou du développement, il faut absolument que le gouvernement fédéral augmente son financement dans les contrats d'exportation des entreprises au même niveau—en tout cas si possible—que celui dont jouissent les concurrents étrangers. On en revient toujours à cela.

Ce sont deux points qu'il faudra absolument développer, à savoir celui des exportations et de la recherche industrielle.

Il y a un troisième point: il faut soutenir les PME. Je parlais tout à l'heure de mon comté. Dans Mégantic—L'Érable, on dit que c'est le lieu privilégié des PME, que ce soit pour le fer, l'aluminium, le chrysotile ou la métallurgie. On en a beaucoup.

*Initiatives ministérielles*

●(1800)

Donc, 40 p. 100 de nos emplois sont au sein de PME. Quand une région comme la nôtre vit pendant plusieurs années d'une monoindustrie, c'est-à-dire l'amiante chrysotile, il vient un certain moment donné où il faut diversifier, en raison du marché qui ralentit, d'une fausse conception et d'une mauvaise compréhension de notre produit qu'est l'amiante et d'une mauvaise publicité. Il faut donc diversifier. La façon de le faire est avec les PME. Nous avons des entreprises comme CIF Métal, Industries Canatal Inc., Granirex. Ce sont toutes des entreprises qui effectuent de la sous-traitance et elles sont extrêmement importantes.

Quand Montréal va bien, les régions en ressentent les contrecoups: nos PME et la création d'emplois fonctionnent bien et notre diversification économique prend de l'ampleur. Comme mon collègue de Beauport—Limoilou l'a dit souvent, on fait de la pédagogie. J'en fais donc aussi. L'industrie aérospatiale québécoise, dont les ventes se chiffrent à 14 milliards de dollars annuellement et qui emploie 40 000 personnes, représente près de la moitié des emplois.

Il faut absolument que le Canada fasse davantage pour les PME. Les entreprises étrangères sont importantes aussi, puisqu'elles représentent environ les deux tiers des fournisseurs de l'industrie. C'est donc dire le potentiel de croissance des PME québécoises. Si elles arrivaient à s'arroger une partie du marché, ce serait terriblement important pour la création d'emplois. Pour ce faire, elles ont besoin d'aide. Si l'on prend l'exemple d'une PME dans la ville de Thetford Mines, son concurrent pourrait être une ville en Allemagne ou à Londres. On a de la concurrence extrêmement forte. Il faut donc de l'aide pour soutenir, pour créer de l'emploi dans le secteur des PME et aussi pour diversifier le produit. On n'a pas le choix, surtout quand on parle de diversification.

Ce qui arrive dans le domaine des PME, qui forment une troisième composante très importante d'une politique, c'est que pour être certifiée et fournisseur, une PME doit répondre à une série de critères très stricts exigés par les donneurs d'ordres. Elle doit donc pouvoir être associée au développement de tout nouveau produit, dès le début de sa conception jusqu'à sa mise au point.

Si l'on a à un moment donné une loi boiteuse qui ne reconnaît qu'une partie, on aura des problèmes à l'appliquer dans les régions. On en parlait tantôt, et le député d'Argenteuil—Papineau—Mirabel a été très clair à cet effet. Il a dit qu'il faut un véritable plan, une véritable politique. À ce moment-là, les PME s'en ressentiront. Elles répondront à des exigences très sévères en matière de qualité, de qualification, de main-d'oeuvre et, évidemment, de création d'emplois.

Si l'on met tout cela ensemble, cela coûte cher. Une PME qui emploie une vingtaine ou une centaine de personnes ne peut pas suffire à développer tout cela. Il lui faut de l'aide. Celui qui peut aider, évidemment, c'est le gouvernement. Les PME ne peuvent assumer seules tous ces développements.

Nous, du Bloc québécois, avons parmi nos priorités les préoccupations économiques, financières et régionales. Nous sommes à peu près les seuls à parler souvent du développement régional, de l'économie régionale et des PME et à vouloir les développer. Nous avons là une occasion extrêmement importante, à partir de l'aéronautique, de développer nos PME et nos régions et d'être en constante compagnie avec cette politique.

Le gouvernement fédéral a pour mission d'aider ces entreprises qui seraient prêtes, très souvent, à passer du statut de petite ou de très petite entreprise au financement précaire à celui de moyenne

entreprise apte à prendre d'assaut le marché si on en lui donnait la chance et les moyens.

Je pense à plusieurs entreprises chez nous qui sont sur la limite. On réussit à fonctionner et à créer de l'emploi. Or, s'il y avait une petite poussée dans la sous-traitance ou encore dans les subventions, elles pourraient éventuellement se développer et passer à un statut beaucoup plus élevé.

●(1805)

Il faut préciser des mesures très importantes dans le cas de la PME. Si j'insiste sur les PME, je l'ai expliqué au début, c'est parce que c'est important chez nous, dans notre région. D'abord, il faudrait être vigilant et instaurer un programme de garanties de prêt pour augmenter le fonds de roulement des entreprises.

Dans nos bureaux, la première chose qu'on fait quand une petite ou une très petite entreprise en difficulté vient nous voir, c'est de consulter le fonds de roulement. On essaie de trouver des programmes pour essayer de les aider. C'est l'obstacle majeur au développement. On devrait donc instaurer un programme pour leur permettre aussi de participer davantage au développement du produit et de soumissionner des contrats plus importants. Si notre très petite entreprise devient une petite entreprise et une moyenne entreprise, à ce moment-là, il faudra aussi lui donner les possibilités de soumissionner et de jouer un rôle plus majeur quant au fonctionnement et au développement de l'économie non seulement de la région, mais de l'économie québécoise en général.

Le deuxième point important fait qu'on devra aussi mettre en place un programme de soutien à la certification—cela reste toujours un problème qu'on vit presque quotidiennement—et à l'accréditation des PME auprès de la grande entreprise. Tout le monde comprend facilement le lien entre une PME ou d'une très petite entreprise et une grande entreprise. Il faut absolument une accréditation pour qu'on puisse fonctionner. D'abord, les objectifs sont les mêmes pour une grande ou une petite entreprise: c'est la création d'emplois, le développement économique et le développement du milieu et de la région. C'est donc très important qu'il y ait dans une loi,—nous favorisons plutôt une politique—des mesures comme celle-ci.

Le troisième point concerne ce que malheureusement les petites entreprises ne peuvent faire, soit de mettre en place des mesures d'aide à la promotion, à la commercialisation. Très souvent, on a un bon produit. On a des problèmes et l'inverse se produit. On ne peut donc plus commercialiser le produit. On n'a pas l'argent pour le faire. On n'a pas l'aide pour le faire. J'ai visité beaucoup de ces petites entreprises ces derniers mois, où l'on fabrique soit des armoires, des pièces d'aluminium, comme je le mentionnais tout à l'heure. Il y a des entreprises qui sont très bien cotées, sauf qu'elles ne peuvent pas faire de publicité. Par conséquent, il y a des mesures d'aide à la promotion.

Enfin, on doit aussi vérifier si, quant à la sous-traitance et aux contrats, on ne peut pas aussi favoriser ces PME. En général, à mon avis, ce projet de loi va sûrement aider, mais ce n'est pas complet. On l'a mentionné tout à l'heure. Il y a des vides dans ce projet de loi. Par exemple, il y a la faiblesse de l'intervention du gouvernement quant aux subventions. Il y a aussi des imprécisions.

Pour terminer, au nom du Bloc québécois, il faut vraiment en profiter pour se donner une véritable politique de l'aéronautique pour pouvoir enfin développer économiquement nos régions et aussi le domaine de l'aérospatiale.

*Initiatives ministérielles*

● (1810)

**M. Réal Lapierre (Lévis—Bellechasse, BQ):** Madame la Présidente, mon collègue de Mégantic—L'Érable vient de livrer un constat de la réalité québécoise en matière d'industrie aéronautique et aérospatiale. Il parle de retombées économiques de 14 milliards de dollars. Il parle aussi de l'embauche d'au-delà de 40 000 personnes. Il fait allusion au fait que des 250 entreprises de ce secteur, 240 sont des PME. Je sais pertinemment que mon collègue est dans une région qui peut être considérée comme une pépinière de PME.

Ma question est la suivante: au-delà des mesures qui nous sont proposées par le Bloc afin de doter le Québec d'une véritable politique dans le domaine de l'aérospatiale, est-ce que mon collègue de Mégantic—L'Érable considère que malgré tout cela, le gouvernement libéral fait tout son possible pour sauvegarder l'industrie aérospatiale au Québec?

**M. Marc Boulianne:** Madame la Présidente, évidemment, comme je le mentionnais tout à l'heure, le principe du projet de loi C-4 est là. On veut faire un effort. On démontre qu'il faut absolument, par exemple, harmoniser les garanties de prêts. C'est important. On veut aussi, pour un certain temps, diminuer la confusion entre les partenaires. Il y a un point de départ vers le règlement de certains problèmes. Ceci est pour répondre à mon collègue de Lévis—Bellechasse. Je le remercie d'ailleurs de sa question.

Un effort est donc fait. Toutefois, comme on le disait tout à l'heure, au niveau du principe, on ne peut pas être contre la vertu, sauf que c'est insuffisant. Ce n'est pas un projet tel que celui-là qui colmaterait les brèches dont on parlait tout à l'heure. Il faut une véritable politique sur les trois points que j'ai mentionnés: la recherche et le développement industriels, les exportations et les PME.

Au niveau des PME, on ne spécifie pas que ce soit être des PME du domaine de l'aérospatiale. Toute PME qui peut, à un moment donné, avoir une affinité avec une grosse industrie se développera.

Pour répondre à la question du député, je pense que ce qu'on veut faire est insuffisant, on n'en fait pas assez avec le projet de loi C-4; on ne touche qu'un aspect seulement. Ce qu'il faudrait, le plus rapidement possible, c'est une politique générale de l'aéronautique.

[Traduction]

**L'hon. Jim Karygiannis (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Madame la Présidente, j'ai écouté avec intérêt le député. Il a signalé quelques mesures à prendre. Ou peut-être devrais-je dire qu'il a déploré certaines choses qui ne sont pas faites. Il a parlé de la diversité, des nouveaux produits et de l'obligation qui nous incombe d'être concurrentiels. Il a dit que nous avons besoin d'une véritable politique.

Tout cela est très bien, et je suis certain que le député est ici, comme nous tous, pour servir ses électeurs, mais je me demande s'il a fait des recherches sur ce projet de loi. Je sais que son parti en appuie le principe. Si le député examinait attentivement ce projet de loi, il constaterait que c'est une étape clé, un pas dans la bonne direction pour faire en sorte que l'industrie aérospatiale canadienne soit dynamique, une étape clé pour répondre aux besoins du transport aérien, des passagers et de tous les intérêts concernés. Il donne aux industries dérivées les outils dont elles ont besoin pour avoir des assises solides et pour pouvoir progresser.

C'est bien beau de dire à la Chambre qu'il faut ceci ou cela, mais le projet de loi propose une solution. C'est une étape clé. C'est quelque chose que nous essayons de mettre en place depuis 1988. C'est un

Canadien qui est à l'origine de cela. C'est comme s'ouvrir les yeux et dire au monde entier que c'est la solution et qu'il faut aller de l'avant. Certains députés disent qu'ils appuient le principe, mais ils ne disent pas que c'est le premier pas et que c'est à partir de là qu'il faut travailler. Tout ce que j'entends, c'est que nous avons besoin d'une véritable politique. Voilà la véritable politique.

● (1815)

[Français]

**M. Marc Boulianne:** Madame la Présidente, mon collègue parle d'un jalon, nous, nous parlons d'un principe. C'est à peu près la même chose.

Au niveau du principe, on l'a dit d'ailleurs, le Bloc québécois était pour le principe d'une certaine reconnaissance, qu'il fallait faire quelque chose dans ce domaine-là. Alors jalon ou principe, c'est un peu cela et je pense que c'est normal.

Ce que nous disons c'est que c'est bon sauf que c'est incomplet. Cela ne répondra pas aux besoins, ni du développement, ni de la recherche. Il faut plus que cela. Il faut compléter avec une véritable politique qui soit efficace.

**M. Yves Lessard (Chambly—Borduas, BQ):** Madame la Présidente, ma question au député de Mégantic—L'Érable part de l'affirmation faite par notre collègue libéral qui disait que Toronto étant le moteur économique du Canada, tel qu'il l'a qualifié, cela justifiait qu'on puisse investir plus massivement dans la région de Toronto.

Malgré cette affirmation du député libéral, est-ce que mon collègue trouve normal que la presque majorité des investissements du gouvernement, en ce qui concerne la recherche et le développement, aille du côté de Toronto et que les autres provinces doivent se partager, avec le Québec, le restant des investissements canadiens?

**M. Marc Boulianne:** Madame la Présidente, le député de Chambly—Borduas a raison de se poser la question. Il n'est pas normal que la recherche et le développement, les crédits et les subventions soient concentrés en Ontario. C'est ce à quoi je faisais allusion tout à l'heure quand je citais la phrase du ministre et député d'Outremont qui lançait une affirmation gratuite, parce qu'il n'y a pas de logique à affirmer que l'aéronautique est au Québec ce que l'automobile est à l'Ontario.

Dans les subventions, ce n'est pas du tout la même chose. Il n'y a aucune logique là-dedans. Pour lui, c'est une phrase qu'il a prononcée comme cela à un moment donné. Ce n'est pas normal. Si l'on a un principe à l'effet que ce qui est vrai pour l'Ontario doit l'être pour le Québec, il faut que ce soit vérifié.

Comme on l'a démontré tout à l'heure dans plusieurs secteurs, on a des statistiques qu'on peut vérifier. Dans le secteur de la recherche comme dans n'importe quel domaine, l'Ontario a toujours été favorisé, contrairement au Québec.

[Traduction]

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD):** Madame la Présidente, le secrétaire parlementaire du ministre des Transports a déclaré notamment qu'il s'agissait d'une étape clé, mais je pense que cela ouvre le débat que nous devons avoir aujourd'hui pour préciser aux Canadiens la grande importance de cette industrie, la situation dans laquelle elle est placée et les raisons pour lesquelles nous devons avoir d'autres programmes pour ce secteur.

*Initiatives ministérielles*

Depuis les événements du 11 septembre, plus de 35 grandes sociétés aériennes du monde ont fait faillite. Elles étaient établies en Suisse, au Pérou, aux États-Unis, en Italie, en Finlande, en Colombie, au Mexique, au Canada, en Allemagne, en Irlande, en Australie et en France. C'est une chose qui touche toutes les industries du monde. De grosses sociétés aériennes comme United Airlines et Hawaiian Airlines ont traversé tout ce processus.

Nous devons reconnaître ici que ce n'est pas simplement une question touchant le Québec. Je pense qu'on a parfois cette perception. Par exemple, 33 p. 100 des emplois dans le secteur aérospatial se retrouvent en Ontario et 4 p. 100 en Nouvelle-Écosse. De plus, on en retrouve également 7 p. 100 au Manitoba. C'est une part importante. Il y a une diversification de l'industrie et il est très important que l'ensemble de l'industrie réussisse.

La grande question, c'est que l'industrie a à l'heure actuelle un excédent commercial d'environ cinq milliards de dollars qui revient au Canada sous la forme d'excellents salaires pour les employés, ce qui profite également aux localités dans lesquelles ils vivent, alors que l'industrie pharmaceutique a un déficit de plus de cinq milliards de dollars. Nous perdons de l'argent dans ce secteur.

Je voudrais demander à notre collègue de comparer les deux scénarios et de voir comment cela cadre avec un débat sur la politique de l'aéronautique. Nous avons une industrie qui nous apporte un excédent de cinq milliards de dollars et une autre qui coûte aux Canadiens plus de cinq milliards de dollars, car nous importons plus en fait et davantage d'emplois sont exportés dans d'autres pays.

● (1820)

[Français]

**M. Marc Boulianne:** Madame la Présidente, je trouve l'intervention de mon collègue très pertinente quand il dit que l'aéronautique ne se trouve pas uniquement au Québec. Je pense qu'il a raison là-dessus: tout le secteur national est concerné.

En ce qui a trait aux cinq milliards de dollars, c'est considérable. On a à intervenir pour modifier le comportement du gouvernement fédéral à cet égard.

**M. Benoît Sauvageau (Repentigny, BQ):** Madame la Présidente, il me fait plaisir de prendre à mon tour la parole sur le projet de loi C-4. Comme il se doit, il est toujours important de recentrer le débat, de le préciser au bénéfice de nos auditeurs. Il faut que les gens qui nous regardent puissent savoir de quoi on parle lorsqu'on parle du projet de loi C-4. C'est aussi important pour les députés à la Chambre pour leur exprimer qu'on est vraiment dans le discours.

Je résume donc que le projet de loi C-4 vise à mettre en oeuvre deux accords internationaux. Le premier est la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Le deuxième touche le Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques.

Je voudrais donc dire qu'il s'agit surtout de ces deux conventions, de ces deux accords internationaux. On est de plus en plus dans une ère de mondialisation, de grands ensembles. Ce projet de loi vise à mettre le Canada au diapason des autres pays du monde concernant les politiques relatives à l'aéronautique.

Le projet de loi C-4 vise à adapter les lois fédérales aux exigences de la convention. Il prévoit entre autres cinq points que je vais mentionner ici.

Il y a l'abolition du registre canadien des aéronefs pour le transférer en registre international. Mes collègues ont très bien exprimé comment, maintenant, dans la construction internationale, le

moteur d'avion pouvait être acheté dans un tel pays, le fuselage pouvait être construit dans un tel autre, et ainsi de suite. Cela fait qu'on ne sait plus qui doit quoi, ni à quel pays. De cette façon, en ayant un registre international des propriétés d'aéronefs, cela devient plus clair pour les compagnies aéronautiques comme pour les investisseurs. C'est au bénéfice de tous et de toutes.

Ce projet de loi vise aussi à apporter des amendements à la Loi sur les banques, notamment pour y remplacer les références au registre national par des références au registre international. Il faut appliquer et adopter les changements et les améliorations apportés. Il vise aussi à apporter des amendements à la Loi sur la faillite et l'insolvabilité, notamment pour harmoniser l'ordre de paiement des créanciers garantis ou d'hypothèques avec les exigences de la convention internationale. Pour un avion, c'est un peu plus gros que pour une maison.

Cette loi vise également à amender la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies, notamment pour s'assurer qu'une entreprise ne puisse pas mettre en garantie un bien qui est déjà grevé par une garantie internationale. Suite aux événements du 11 septembre, nous avons vu les problèmes que vivaient certaines compagnies aériennes. On ne veut pas que celles-ci puissent utiliser des trous dans la loi pour avoir deux ou trois prêts, deux ou trois garanties sur une même flotte d'aéronefs.

Le projet de loi C-4 vise finalement à amender la Loi sur les liquidations et les restructurations dans le même sens, c'est-à-dire pour se conformer aux accords internationaux.

Vous allez me permettre d'exprimer la représentation, comme mes collègues l'ont fait. Au Québec, qu'est-ce que cela veut dire? Nous sommes des députés du Bloc québécois. Mon ami du NPD nous a dit que nos discours portaient beaucoup sur le Québec. J'espère qu'il n'en est pas surpris. Je lui rappelle notre nom: le Bloc québécois. Nous défendons les intérêts du Québec et nous faisons la promotion de la souveraineté.

L'industrie aérospatiale québécoise, c'est 14 milliards de dollars de vente par année. Ce sont 40 000 personnes qui sont embauchées dans ce secteur. Cela représente près de la moitié des emplois en haute technologie au Canada. Le Québec fabrique le tiers des hélicoptères civils au monde. Les hélicoptères civils fabriqués au Québec et qui sont vendus fonctionnent. Ce n'est pas comme les sous-marins achetés en Grande-Bretagne et qui coulent en chemin.

Bombardier est l'un des principaux employeurs québécois en aéronautique. Cela fait damner beaucoup nos amis conservateurs qui n'ont pas de députés au Québec. Les autres sont Pratt & Whitney et Bell Helicopter. Sur les 250 entreprises de ce secteur, 240 sont des PME qui agissent comme fournisseurs pour les grandes entreprises. Il y a donc 10 grandes entreprises sur les 250, et 240 sont soit des sous-traitants, soit des petites entreprises qui interviennent comme fournisseurs à ces 10 grandes entreprises. Ces 240 PME, toutes ensemble, représentent 10 p. 100 du chiffre d'affaires total de l'industrie aéronautique canadienne.

● (1825)

C'est ce qui a fait dire au ministre des Transports, député d'Outremont, dans une autre de ses superbes et célèbres envolées oratoires, que l'aéronautique est au Québec ce que l'automobile est à l'Ontario. Si c'est vrai, que le fédéral donne au Québec en aéronautique ce qu'il donne à l'industrie automobile en Ontario.

*Initiatives ministérielles*

Si Dennis Mills, ancien député de la région de Toronto, était encore parmi nous aujourd'hui, il répéterait peut-être au député d'Outremont ce qu'il a dit pendant la campagne électorale ou juste avant celle-ci: « Peut-être que le député d'Outremont devrait se mettre un filtre entre ce qu'il pense et ce qu'il dit, ou qu'il applique ce qu'il dit. » Je vais vous citer d'autres paroles du député d'Outremont pour vous montrer comment le député Dennis Mills pouvait parfois avoir raison.

Le ministre des Transports disait que l'aéronautique est au Québec ce que l'automobile est à l'Ontario. Comme mes collègues se sont fait un devoir et un plaisir de le rappeler en campagne électorale, on n'a pas tenu de débat ni de vote à la Chambre des communes. On est plutôt allés dans le sud de l'Ontario et on a dit que puisque l'industrie automobile avait des problèmes, on allait lui donner 500 millions de dollars. C'est vrai qu'on venait de fermer l'usine GM à Boisbriand et qu'on n'avait pas de fonds, mais ce n'était pas grave, on allait donner 500 millions de dollars à l'industrie automobile en Ontario. Si la majorité des gens dans cette région allait effectivement voter pour eux, s'ils avaient besoin que les gens votent pour eux, ils allaient leur donner 500 millions de dollars parce que cela allait moins bien.

Je remets donc au défi le ministre des Transports: si l'aéronautique est au Québec ce que l'automobile est à l'Ontario, pourquoi ne donne-t-il pas d'argent?

Le ministre des Transports dit une chose et fait contraire, c'est-à-dire qu'il n'aide pas ou trop modestement l'industrie aéronautique au Québec. Puisqu'il s'est éloigné du Parlement et du gouvernement pendant quelque temps, je l'invite à regarder un peu ce qui s'est passé au Canada depuis ses premières amours sur les banquettes, que ce soit au ministère des Transports, au ministère de l'Industrie ou ailleurs.

Le ministre des Transports devrait connaître les raisons pour lesquelles on devrait investir au Québec. Il pourrait regarder les secteurs d'activité à l'extérieur du Québec dans lesquels le gouvernement fédéral a investi. Il pourrait accompagner le ministre de l'Industrie dans les Maritimes et arrêter à Terre-Neuve. Il verrait ainsi les milliards de dollars qui ont été investis pour la plateforme Hibernia. Le gouvernement fédéral les a aidés à coups de milliards de dollars. Le ministre des Transports serait sûrement bien ébahi de voir ce qui s'est passé à Terre-Neuve, et l'aide du fédéral aux provinces Maritimes.

Après Terre-Neuve, il pourrait s'arrêter à l'industrie de l'énergie nucléaire en Ontario, où le gouvernement fédéral a investi des milliards de dollars. Parce qu'il n'y avait pas d'hydroélectricité, on a privilégié le développement de l'énergie nucléaire. Comme il l'a si bien dit, le ministre des Transports pourrait regarder l'industrie automobile dans le sud de l'Ontario, dans laquelle le gouvernement injecte des milliards de dollars.

S'il voulait toucher à ses dossiers, le ministre des Transports pourrait aller dans le centre-ville de Toronto et voir combien le gouvernement fédéral a donné à GO Transit pour le développement du transport en commun, que ce soit les autoroutes, le métro ou les autobus. C'est le gouvernement fédéral qui a donné cet argent.

Pendant ce temps, combien a-t-il donné au Québec? Il a passé tout droit; il n'a pas donné un sou encore. S'il continue son voyage vers l'Ouest, il verra que le gouvernement fédéral a investi des milliards de dollars dans le pétrole dans les provinces de l'Ouest. Il pourrait dire que l'industrie aéronautique est au Québec ce que le pétrole est à l'Alberta. Il pourrait dire que l'industrie aéronautique est au Québec ce que le nucléaire est à l'Ontario. Il pourrait dire que l'industrie aéronautique est au Québec ce que Hibernia est à Terre-Neuve.

●(1830)

Chaque fois, on lui répondrait: « L'argent n'est pas là, par exemple, comme à Terre-Neuve pour Hibernia. L'argent n'est pas là, comme en Ontario pour le développement du nucléaire. L'argent n'est pas là, comme dans l'Ouest canadien pour le pétrole. »

[Traduction]

**M. Brian Masse:** Madame la Présidente, j'invoque le Règlement. Nous n'avons plus l'interprétation.

**La présidente suppléante (L'hon. Jean Augustine):** Veuillez poursuivre.

[Français]

**M. Benoît Sauvageau:** Madame la Présidente, contrairement à ce qu'on pourrait croire, c'est toujours un plaisir lorsque quelqu'un nous dit qu'il n'y a pas d'interprétation: cela veut donc dire que certains écoutent les discours.

Après cette brève interruption, cette « pause interprétation »...

[Traduction]

**La présidente suppléante (L'hon. Jean Augustine):** Accordez-nous quelques instants pour nous assurer que nous avons l'interprétation en anglais.

J'invite le député de Repentigny à poursuivre.

[Français]

**M. Benoît Sauvageau:** Madame la Présidente, normalement si le micro fonctionne, l'interprétation fonctionne. Je continue donc...

[Traduction]

**La présidente suppléante (L'hon. Jean Augustine):** Nous n'avons toujours pas l'interprétation.

[Français]

Un moment, s'il vous plaît.

[Traduction]

Nous attendons qu'on nous dise que nous disposons du service.

Je vous remercie de votre patience. J'apprécie le fait qu'on s'active très fort à nous redonner le service.

Nous faisons tout ce qui est possible.

[Français]

Je m'excuse encore une fois. Je demanderai à l'honorable député de Repentigny de poursuivre le débat.

●(1835)

**M. Benoît Sauvageau:** Madame la Présidente, je voudrais dire que si les micros des interprètes ne fonctionnent pas, je devrai encore m'arrêter.

Toutefois, je voulais vous mentionner quelques citations du député d'Outremont, l'ex-député de Shefford. Changez de comté, changez de parti! Non, il est resté dans le même parti. Enfin, il a changé oui et non.

Est-ce que les micros des interprètes fonctionnent? On me dit que cela va.

Ce député d'Outremont et ministre des Transports qui nous a fait une des citations célèbres en a fait d'autres. Avant le début de la campagne électorale, il nous disait qu'il y avait « une odeur de poisson pourri dans le réfrigérateur des libéraux », et cela...

*Initiatives ministérielles*

[Traduction]

## SUSPENSION DE LA SÉANCE

**La présidente suppléante (L'hon. Jean Augustine):** Je remercie les députés de leur patience. Nous allons suspendre la séance durant une minute ou deux, le temps que le service nous revienne.

(La séance est suspendue à 18 h 36.)

## REPRISE DE LA SÉANCE

(La séance reprend à 18 h 39.)

**L'hon. Karen Redman:** Madame la Présidente, il y a eu des consultations entre les partis et vous constaterez que la Chambre donnerait le consentement unanime pour considérer qu'il est 18 h 50?

**La présidente suppléante (L'hon. Jean Augustine):** La députée a-t-elle le consentement unanime de la Chambre, pour que nous ajournions jusqu'à demain?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente suppléante (L'hon. Jean Augustine):** Comme il est 18 h 40, la Chambre s'ajourne jusqu'à 10 heures demain, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 40.)

---





## TABLE DES MATIÈRES

Le lundi 18 octobre 2004

<b>DISCOURS DU TRÔNE</b>		
<b>REPRISE DU DÉBAT SUR L'ADRESSE EN RÉ- PONSE</b>		
M. Harper .....	457	
Sous-amendement, tel que modifié .....	457	
M. Duceppe .....	457	
M. Layton .....	457	
M. Valeri .....	458	
Adoption du sous-amendement modifié .....	458	
<b>INITIATIVES MINISTÉRIELLES</b>		
<b>La Loi sur la marine marchande du Canada</b>		
Projet de loi C-3. Deuxième lecture .....	458	
M. Roy .....	458	
M. Karygiannis .....	460	
M. Hearn .....	461	
M. Marceau .....	461	
M. Wappel .....	462	
M. Simms .....	462	
M. Masse .....	463	
Mme St-Hilaire .....	463	
M. Bagnell .....	464	
M. Gagnon (Saint-Maurice—Champlain) .....	465	
M. Masse .....	465	
Mme Desjarlais .....	465	
M. Karygiannis .....	466	
Mme St-Hilaire .....	466	
M. Gagnon (Saint-Maurice—Champlain) .....	467	
Report du vote sur la motion .....	468	
<b>Loi sur les garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques)</b>		
M. Lapierre (Outremont) .....	468	
Projet de loi C-4. Deuxième lecture .....	468	
M. Karygiannis .....	468	
M. Loubier .....	470	
M. Nicholson .....	470	
M. Masse .....	471	
M. Nicholson .....	471	
Mme St-Hilaire .....	472	
M. Boshcoff .....	474	
M. Powers .....	475	
Mme St-Hilaire .....	475	
M. Masse .....	475	
M. Martin (Winnipeg-Centre) .....	476	
M. Christopherson .....	477	
M. Laframboise .....	478	
M. Gagnon (Saint-Maurice—Champlain) .....	479	
M. Godbout .....	479	
<b>DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS</b>		
<b>La citoyenneté</b>		
M. Wrzesnewskyj .....	479	
<b>Les taxes sur l'essence</b>		
Mme Gallant .....	480	
<b>La société italienne Principe di Piemonte</b>		480
M. Boshcoff .....		480
<b>Haïti</b>		480
Mme Lalonde .....		480
<b>Cole Harbour Place</b>		480
M. Savage .....		480
<b>L'industrie du tabac</b>		480
Mme Finley .....		480
<b>Le festival Junction Arts</b>		481
Mme Bulte .....		481
<b>L'hebdomadaire <i>La Terre de chez nous</i></b>		481
M. Guimond .....		481
<b>Le prix d'excellence pour l'ensemble des réalisations</b>		481
M. Tonks .....		481
<b>L'aide étrangère</b>		481
Mme Hinton .....		481
<b>La pornographie juvénile</b>		482
M. Wappel .....		482
<b>La Journée de la force navale</b>		482
M. Stoffer .....		482
<b>Le projet Hibernia</b>		482
M. Hearn .....		482
<b>Le Tibet</b>		482
M. Marceau .....		482
<b>Les pêches et les océans</b>		482
M. Duncan .....		482
<b>Les sites et monuments historiques</b>		483
Mme Kadis .....		483
<b>QUESTIONS ORALES</b>		
<b>La défense nationale</b>		
M. Harper .....		483
M. Martin (LaSalle—Émard) .....		483
M. Harper .....		483
M. Graham (Toronto-Centre) .....		483
M. Harper .....		483
M. Martin (LaSalle—Émard) .....		483
M. O'Connor .....		483
M. McCallum (Markham—Unionville) .....		483
M. O'Connor .....		484
M. Graham (Toronto-Centre) .....		484
<b>La fiscalité</b>		
M. Duceppe .....		484
M. Martin (LaSalle—Émard) .....		484
M. Duceppe .....		484
M. Goodale .....		484
M. Loubier .....		484
M. Goodale .....		484
M. Loubier .....		484
M. Goodale .....		485

<b>L'environnement</b>			
M. Layton .....	485		
M. Dion .....	485		
M. Layton .....	485		
M. Dion .....	485		
<b>La défense nationale</b>			
M. Day .....	485		
M. Graham (Toronto-Centre).....	485		
M. Day .....	485		
M. Graham (Toronto-Centre).....	485		
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam) ..	485		
M. Brison.....	486		
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam) ..	486		
M. Brison.....	486		
<b>L'industrie aéronautique</b>			
M. Crête .....	486		
M. Emerson .....	486		
M. Crête .....	486		
M. Lapierre (Outremont).....	486		
<b>Petro-Canada</b>			
M. Côté.....	486		
M. Goodale.....	486		
M. Côté.....	486		
M. Goodale.....	487		
<b>La défense nationale</b>			
M. MacKenzie .....	487		
M. Graham (Toronto-Centre).....	487		
M. MacKenzie .....	487		
M. Graham (Toronto-Centre).....	487		
<b>Le programme de commandites</b>			
M. MacKay.....	487		
M. Brison .....	487		
M. MacKay.....	487		
M. Brison.....	487		
<b>L'agriculture</b>			
Mme Ur .....	488		
M. Mitchell.....	488		
<b>La santé</b>			
M. Blaikie .....	488		
M. Dosanjh.....	488		
M. Blaikie .....	488		
M. Dosanjh.....	488		
M. Fletcher.....	488		
M. Dosanjh.....	488		
M. Fletcher.....	488		
M. Dosanjh.....	488		
<b>L'agriculture</b>			
Mme Finley .....	488		
M. Peterson.....	489		
Mme Finley .....	489		
M. Peterson.....	489		
<b>Les réfugiés</b>			
Mme Faille .....	489		
Mme Sgro .....	489		
Mme Faille .....	489		
Mme Sgro .....	489		
<b>Le secteur de la radiodiffusion</b>			
Mme Oda.....	489		
Mme Frulla.....	489		
Mme Oda.....	489		
Mme Frulla.....	489		
<b>L'environnement</b>			
M. Paradis (Brome—Missisquoi).....	489		
M. Dion .....	490		
<b>Postes Canada</b>			
M. Pallister .....	490		
M. McCallum (Markham—Unionville).....	490		
M. Pallister .....	490		
M. McCallum (Markham—Unionville).....	490		
<b>L'industrie touristique</b>			
M. Bouchard .....	490		
M. Volpe .....	490		
<b>Le prix de l'essence</b>			
M. Boudria .....	490		
M. Emerson .....	490		
<b>Présence à la tribune</b>			
Le Président .....	490		
<b>DISCOURS DU TRÔNE</b>			
<b>Reprise du débat sur l'Adresse en réponse</b>			
Adoption de l'amendement modifié .....	491		
<b>INITIATIVES MINISTÉRIELLES</b>			
<b>Le Code criminel</b>			
Projet de loi C-2. Reprise de l'étude de la motion .....	491		
Adoption de la motion; renvoi du projet de loi à un comité .....	492		
<b>La Loi sur la protection des fonctionnaires dénonciateurs d'actes répréhensibles</b>			
Projet de loi C-11. Reprise de l'étude de la motion .....	492		
Adoption de la motion; renvoi du projet de loi à un comité .....	493		
<b>La Loi sur la marine marchande du Canada</b>			
Projet de loi C-3. Deuxième lecture .....	493		
Adoption de la motion .....	495		
Adoption de la motion; deuxième lecture du projet de loi; renvoi à un comité .....	495		
<b>Les voies et moyens</b>			
<b>Affaires indiennes et du Nord canadien</b>			
M. Scott .....	495		
Motion d'adoption.....	495		
Adoption de la motion .....	496		
<b>AFFAIRES COURANTES</b>			
<b>Le Code criminel</b>			
M. Kramp .....	496		
Projet de loi C-215. Présentation et première lecture.....	496		
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi .....	496		
<b>Loi concernant Louis Riel</b>			
M. Martin (Winnipeg-Centre).....	496		
Projet de loi C-216. Présentation et première lecture.....	496		
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi .....	496		

<b>Le Régime de pensions du Canada</b>			
M. Martin (Winnipeg-Centre).....	496		
Projet de loi C-217. Présentation et première lecture.....	496		
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi.....	497		
<b>La Loi de l'impôt sur le revenu</b>			
M. Martin (Winnipeg-Centre).....	497		
Projet de loi C-218. Présentation et première lecture.....	497		
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi.....	497		
<b>La Loi canadienne sur les sociétés par actions</b>			
M. Martin (Winnipeg-Centre).....	497		
Projet de loi C-219. Présentation et première lecture.....	497		
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi.....	497		
<b>La Loi sur les aliments et drogues</b>			
M. Martin (Winnipeg-Centre).....	497		
Projet de loi C-220. Présentation et première lecture.....	497		
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi.....	497		
<b>Loi interdisant l'exportation des eaux du Canada</b>			
M. Martin (Winnipeg-Centre).....	497		
Projet de loi C-221. Présentation et première lecture.....	497		
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi.....	498		
<b>La Loi canadienne sur les sociétés par action</b>			
M. Martin (Winnipeg-Centre).....	498		
Projet de loi C-222. Présentation et première lecture.....	498		
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi.....	498		
<b>La Loi sur la faillite et l'insolvabilité</b>			
M. Martin (Winnipeg-Centre).....	498		
Projet de loi C-223. Présentation et première lecture.....	498		
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi.....	498		
<b>La Loi référendaire</b>			
M. Martin (Winnipeg-Centre).....	498		
Projet de loi C-224. Présentation et première lecture.....	498		
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi.....	498		
<b>La Loi sur la Banque de développement du Canada</b>			
M. Martin (Winnipeg-Centre).....	498		
Projet de loi C-225. Présentation et première lecture.....	498		
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi.....	498		
<b>Loi sur l'examen de la représentation proportionnelle</b>			
M. Martin (Winnipeg-Centre).....	498		
Projet de loi C-226. Présentation et première lecture.....	498		
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi.....	499		
<b>Loi sur la formation pour le marché du travail</b>			
M. Martin (Winnipeg-Centre).....	499		
Projet de loi C-227. Présentation et première lecture.....	499		
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi.....	499		
<b>Loi sur l'ombudsman des pensions</b>			
M. Martin (Winnipeg-Centre).....	499		
Projet de loi C-228. Présentation et première lecture.....	499		
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi.....	499		
<b>Loi sur la Commission des prix de l'énergie</b>			
M. Martin (Winnipeg-Centre).....	499		
Projet de loi C-229. Présentation et première lecture.....	499		
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi.....	500		
<b>Questions au Feuilleton</b>			
M. LeBlanc.....	500		
<b>INITIATIVES MINISTÉRIELLES</b>			
<b>Loi sur les garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques)</b>			
Projet de loi C-4. Deuxième lecture.....	500		
M. Godbout.....	500		
M. Laframboise.....	501		
M. Vincent.....	501		
M. Ménard (Hochelaga).....	501		
M. Bell.....	501		
M. Boulianne.....	502		
M. Lapierre (Lévis—Bellechasse).....	503		
M. Plamondon.....	503		
M. Laframboise.....	503		
M. Ménard (Hochelaga).....	506		
M. Boulianne.....	506		
M. Ménard (Hochelaga).....	507		
M. Masse.....	509		
M. Martin (Sault Ste. Marie).....	510		
M. Lessard.....	510		
M. Simard (Beauport—Limoilou).....	511		
M. Lapierre (Lévis—Bellechasse).....	513		
M. Karygiannis.....	514		
M. Boulianne.....	514		
M. Lapierre (Lévis—Bellechasse).....	517		
M. Karygiannis.....	517		
M. Lessard.....	517		
M. Masse.....	517		
M. Sauvageau.....	518		
<b>Suspension de la séance</b>			
Mme Augustine (Etobicoke—Lakeshore).....	520		
Suspension de la séance à 18 h 36.....	520		
<b>Reprise de la séance</b>			
Reprise de la séance à 18 h 39.....	520		



**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 :*  
Les Éditions et Services de dépôt  
TPSGC, Ottawa (Ontario) K1A 0S5  
Internet: <http://publications.gc.ca>  
1-800-635-7943 ou appel local (613) 941-5995

*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Publishing and Depository Services  
PWGSC, Ottawa, ON K1A 0S5  
Internet: <http://publications.gc.ca>  
1-800-635-7943 or Local 613-941-5995

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

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

**Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :**

**Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:**

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

---

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

**On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt, TPSGC, Ottawa (Ontario) K1A 0S5**

**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 Publishing and Depository Services, PWGSC, Ottawa, ON K1A 0S5**

**The English version of this publication may be obtained from Publishing and Depository Services  
PWGSC, Ottawa, ON K1A 0S5**