



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent du commerce international

CIIT • NUMÉRO 006 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 3 mars 2009

Président

M. Lee Richardson

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

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

Comité permanent du commerce international

Le mardi 3 mars 2009

• (0905)

[Traduction]

Le président (M. Lee Richardson (Calgary-Centre, PCC)):
Nous allons commencer, mesdames et messieurs.

Il s'agit de la sixième séance du Comité permanent du commerce international.

Nous poursuivons aujourd'hui notre étude du projet de loi C-2, Loi portant mise en oeuvre de l'accord de libre-échange entre le Canada et les États de l'Association européenne de libre-échange.

Nous allons commencer par les témoins des Chantiers maritimes Irving Inc. Nous accueillons M. Andrew McArthur, que nous sommes heureux de revoir. Merci d'être venu. Nous recevons également M. George MacPherson, président de la Shipyard General Workers' Federation.

Nous entendrons d'abord une déclaration préliminaire de 10 minutes, d'un des témoins ou des deux, si vous le voulez, après quoi nous passerons à un tour de questions. Comme d'habitude, les interventions seront de sept minutes durant la période des questions.

Nous accueillons également M. Terry Pugh.

Pouvez-vous m'entendre, monsieur Terry Pugh?

M. Terry Pugh (secrétaire exécutif, Union nationale des fermiers): Oui.

Le président: Parfait.

M. Pugh était censé assister à la séance par téléconférence, mais nous l'avons au téléphone.

À titre d'information, Terry, on vous entend par les haut-parleurs dans la salle. J'espère que vous serez, vous aussi, en mesure d'entendre tous nos intervenants.

Nous commençons par M. McArthur.

Vous avez 10 minutes pour votre déclaration préliminaire.

M. Andrew McArthur (président, Association de la construction navale du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je dois préciser, pour commencer, que je suis vice-président retraité des Chantiers maritimes Irving Inc., mais je travaille encore un peu pour l'entreprise. Je suis toutefois président de l'Association de la construction navale du Canada. C'est pourquoi je vais vous présenter, aujourd'hui, la position de l'Association de la construction navale du Canada. Malheureusement, je n'ai pas préparé de mémoire écrit. J'étais en Floride, en train de jouer au golf à coeur joie, quand vous m'avez appelé pour me demander si je pouvais venir ici et, puisqu'il fait un froid de canard, je compte rentrer ce soir.

Je vous suis reconnaissant de me donner l'occasion de comparaître devant vous. Nous parlons de l'AELE depuis au moins sept ans, si ma mémoire est bonne. J'ai fouillé dans mes dossiers et j'ai trouvé des lettres adressées au gouvernement, au nom de l'association, qui

remontaient à janvier 2002. Nous voici en mars 2009, et presque rien n'a bougé.

L'association est restée campée sur sa position depuis le tout début. À mon grand étonnement, on m'a annoncé par téléphone — je crois que c'était l'adjoint de M. Julian et, si je me trompe, je m'en excuse — que l'association s'était prononcée en faveur de l'accord avec l'AELE, dans sa forme actuelle. Quant à moi, c'est tout à fait faux. Nous sommes d'avis, depuis le premier jour, que la construction navale devrait être exclue de l'accord avec l'AELE. Le gouvernement nous a dit catégoriquement et ce, à maintes reprises, que ce n'est pas possible. Nous avons alors soulevé la question de la Jones Act aux États-Unis, qui permet d'exclure la construction navale de l'ALENA. Nous n'avons pas le droit de construire ou de réparer des navires pour les Américains. Pourtant, les Américains ont un accès libre à notre marché. C'est donc dire que des industries sont bel et bien exclues. Je suis sûr qu'il y a une foule d'autres exemples.

Après nous être constamment heurtés à des murs, nous nous sommes dit: « Très bien, vous dites catégoriquement qu'il n'y aura pas d'exemption. Nous ne comprenons pas pourquoi, mais nous allons essayer de tirer le meilleur parti de cette situation fâcheuse. » Nous avons commencé à discuter de la situation et, de fil en aiguille, nous en sommes arrivés à la décision que la construction navale ne serait pas exclue de la présente proposition, mais que des droits à l'importation de 25 p. 100 s'appliqueraient aux navires en provenance des pays de l'AELE et que ces droits seraient éliminés graduellement sur une longue période. Si je me souviens bien, nous avons convenu que les droits s'échelonnaient sur 15 ans ou parfois plus pour certains types de navires. Nous avons dit que c'est le mieux que nous puissions obtenir. Ainsi, l'industrie aurait du temps pour se réorganiser et changer sa façon de faire. Nous avons demandé au gouvernement d'être efficace et de donner à l'industrie une chance. Les choses devaient changer.

J'aimerais remonter un peu dans l'histoire jusqu'au milieu des années 1980. Je crois que c'était aux alentours de 1986 que le gouvernement de l'époque a mis en branle un programme de rationalisation. L'industrie et le gouvernement ont reconnu qu'il y avait beaucoup trop de chantiers navals au Canada pour permettre de créer une industrie durable, permanente et viable. Le gouvernement a alors amorcé un programme de rationalisation. On a assisté à la fermeture de chantiers navals dans l'Ouest, dans la région des Grands Lacs et au Québec. Les Maritimes ont été épargnées puisqu'à l'époque, Saint John Shipbuilding travaillait à la conception du programme de frégate canadienne de patrouille, ce qu'on ne voulait évidemment pas abolir, et l'industrie à Halifax était assez occupée; c'est pourquoi il n'y a pas eu de rationalisation sur la côte Est. Toutefois, l'industrie a réduit ses chantiers pour assurer sa viabilité.

Le hic, c'est qu'il n'y a pas grand-chose qui a bougé jusqu'à présent. Toute l'idée d'une réduction graduelle de la subvention sur une période de 15 ans en vertu de l'accord avec l'AELE visait à donner à l'industrie une occasion de rationaliser ses activités et de se réorganiser. Aujourd'hui, l'industrie se résume essentiellement au Washington Marine Group sur la côte Ouest; on y trouve une importante activité de construction navale. On compte aussi Halifax Shipyard, une division d'Irving, au Nouveau-Brunswick. Il y a Davies au Québec, qui est maintenant le plus grand chantier au pays depuis la fermeture de Saint John Shipbuilding il y a quelques années. On trouve aussi un petit chantier à l'Île-du-Prince-Édouard, qui appartient également à ma compagnie, ainsi qu'un petit chantier à Marystown, à Terre-Neuve.

● (0910)

L'industrie a vraiment évolué. S'il y a beaucoup d'autres fermetures, l'industrie va pratiquement disparaître.

Pour revenir à l'accord avec l'AELE, nous continuons de dire au gouvernement qu'en raison de la période de 15 ans pour permettre à l'industrie d'atteindre une taille rentable, nous avons aujourd'hui l'occasion parfaite d'y arriver. De nombreux programmes voient le jour. Pensons aux navires de patrouille extracôtiers pour l'Arctique, aux patrouilleurs semi-hauturiers, aux navires de soutien interarmées — plusieurs milliards de dollars seront dépensés.

Le programme de rationalisation qui a commencé vers le milieu des années 1980 devrait maintenant tirer à sa fin. Il y a trois centres d'excellence et, par pur hasard, cela tombe à pic. Premièrement, le Washington Marine Group sur la côte ouest veut construire de petits bateaux, par exemple des patrouilleurs semi-hauturiers. Deuxièmement, Halifax veut fabriquer des bateaux de taille moyenne, c'est-à-dire navires de patrouille extracôtiers pour l'Arctique. Enfin, Davies construira les plus gros navires, les navires de soutien interarmées.

Si le gouvernement reconnaissait et créait trois centres d'excellence, les gens diraient qu'il s'agit d'une allocation. C'est exact, une allocation. De nombreux pays dans le monde ont eu recours à l'allocation. Les Américains, les Britanniques, les Français, les Allemands et les Australiens l'ont fait et, de nos jours, pour avoir une industrie viable à long terme, c'est la bonne façon de procéder. Vous avez ensuite les centres d'excellence qui peuvent devenir très concurrentiels. L'industrie a affirmé qu'elle oeuvrera en toute transparence, assurera une vérification du carburant et limitera les gains. Dites-nous ce dont vous avez besoin, et vous aurez une industrie viable et permanente. Le gouvernement a fait part de sa volonté de créer des emplois rapidement. Il n'y a pas d'autres façons plus faciles que de suivre la proposition que l'Association de la construction navale du Canada a envoyée au premier ministre, c'est-à-dire l'établissement des centres d'excellence.

Cette proposition peut sembler être sans rapport avec l'AELE, mais elle y est liée puisque, selon l'association, nous avons besoin de 15 ans pour obtenir une industrie permanente et viable. Les droits à l'importation sont réduits. L'industrie pourra alors voler de ses propres ailes, et si vous suivez cette proposition, vous pourrez traiter les contrats beaucoup plus rapidement.

J'ai assisté hier à une réunion portant sur les navires de patrouille extracôtiers pour l'Arctique. On était en train de parler de l'appel d'offres prévu pour octobre. On a six mois pour soumissionner et négocier; le contrat sera donc probablement adjugé en août 2010. Il faut ensuite un minimum d'un an pour les travaux techniques et tout le reste, ce qui veut dire que vous commenceriez en août 2011. Par contre, si vous suivez la proposition de l'association, vous pourrez signer un contrat pour l'acquisition d'un navire de patrouille

d'extracôtier d'ici août et commencer la construction l'année suivante. Donc, si vous voulez créer des emplois rapidement, continuez ce qui a commencé avec l'AELE, donnez à l'industrie la chance de rationaliser ses activités et créez des centres d'excellence afin de relancer l'industrie. Ainsi, vous aurez une industrie permanente, durable et rentable dont le pays a besoin.

Le Canada a le littoral le plus long du monde. Pourtant, nous sommes un petit pays maritime, et il serait intenable de penser que la construction navale risque de disparaître. Nous avons besoin d'une industrie. À ce sujet, nous avons parlé aux représentants de la Marine. Notre chantier à Halifax se trouve à quelques pas de leurs installations. Nous avons parlé à l'amiral pour lui demander ce que la Marine ferait si nous fermions nos portes. Je ne sais pas. Les installations de maintenance de la flotte sur les deux côtes sont débordées. Elles ne peuvent pas faire tout le travail si nous disparaissions. Vous ne pouvez pas soutenir une industrie rien qu'avec la réparation de navires. Nous avons besoin d'une nouvelle technologie de construction navale. C'est là où se trouve la technologie. C'est ce qui attire les gens, et vous en avez besoin pour assurer la viabilité de l'industrie de la réparation. La Marine est d'accord. Elle s'inquiète beaucoup de l'éventualité que nous disparaissions. Qu'allons-nous faire pour réparer nos navires? Il faut donc agir illico presto. Tout a commencé avec l'AELE, il y a sept ou huit ans. Nous avons maintenu cette position depuis. C'est par pure coïncidence qu'à la suite de la fermeture des chantiers, nous nous retrouvons dans la situation que j'ai décrite, et il est logique de créer de trois centres d'excellence.

● (0915)

Les travailleurs des autres chantiers se plaindront d'être laissés pour compte. C'est en partie vrai, mais tous les grands chantiers sont d'accord pour répartir la richesse. Si nous obtenons le travail, nous attribuerons des contrats de sous-traitance à d'autres chantiers.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McArthur.

Nous allons maintenant passer à M. George MacPherson, président de la Shipyard General Workers' Federation.

M. George MacPherson (président, Shipyard General Workers' Federation): Merci, monsieur le président.

Je comparais devant vous aujourd'hui au nom de quelque 2 000 membres qualifiés de la Shipyard General Workers' Federation de la Colombie-Britannique qui travaillent dans les chantiers navals, dans les industries de fabrication de matériel et d'accessoires maritimes, et dans les ateliers métallurgiques des collectivités côtières de la Colombie-Britannique. Hormis quelques chantiers navals de taille moyenne, la majorité des installations de production maritime et métallurgique de la province sont de petites entreprises qui fournissent des biens d'équipement au marché local.

Je suis ici pour me faire l'écho de ce qu'ont dit avant moi de nombreux autres représentants des industries des transports et de la métallurgie, c'est-à-dire pour déclarer que nous sommes fermement opposés à un nouvel accord de libre-échange qui menace de saper la rentabilité des industries manufacturières dans notre province et notre pays.

Je voudrais d'abord dire, une fois de plus, que nous apprécions beaucoup que votre comité ait décidé de tenir des audiences approfondies sur les conséquences de l'accord de libre-échange qui se négocie actuellement entre le gouvernement du Canada et l'AELE. Nous vous sommes également reconnaissants de nous donner l'occasion de présenter un exposé.

L'une de nos objections contre les négociations entre le Canada et l'AELE tient à l'absence totale de consultations avec les représentants de nos industries avant la formulation des projets d'accord commerciaux du Canada. Nous nous élevons aussi contre le fait que ces négociations se déroulent avant qu'il n'y ait eu une évaluation détaillée, avec la participation des syndicats et de groupes de la société civile, de l'incidence économique et sociale du modèle courant d'accord de libre-échange sur les travailleurs au Canada. On croirait, à lire tous les documents relatifs à ces négociations sur le site Web du gouvernement, qu'un tel accord ne saurait avoir que des résultats positifs. Cependant, nous savons, grâce à notre expérience de l'ALENA et des accords ultérieurs, que ce n'est tout simplement pas vrai, qu'il y a toutes sortes de conséquences négatives sérieuses, en particulier pour les industries manufacturières canadiennes qui sont en difficulté, pour nos travailleurs et pour nos collectivités.

En Colombie-Britannique, nos industries manufacturières maritimes et métallurgiques subissent déjà de plein fouet le contrecoup de l'ALENA, qui se traduit par l'élimination des droits de douane de 25 p. 100 sur les navires importés des États-Unis et du Mexique. La Norvège figure parmi les chefs de file mondiaux de la construction navale grâce au soutien de son gouvernement, et les chantiers navals américains ont bénéficié d'un avantage important et injuste, c'est-à-dire de la protection de la Jones Act, et depuis quelques années, d'un programme fortement subventionné de remise à neuf de navires.

De plus, nous avons essuyé une perte sérieuse quand un chantier naval allemand a enlevé quatre contrats de la BC Ferries Corporation pour la construction de nouveaux traversiers de grande taille pour voitures et passagers qui navigueront dans les eaux côtières de la province. En choisissant de conclure un accord de libre-échange semblable avec l'AELE, le gouvernement du Canada plantera un autre poignard dans le cœur d'un secteur canadien rentable des chantiers navals et de la fabrication de matériel maritime. Mais ce coup de poignard, en comparaison d'autres dans un passé récent, pourrait bien s'avérer fatal.

Pour notre secteur, il ne s'agit pas de forcer l'industrie canadienne de la construction navale à devenir plus compétitive pour affronter la concurrence sur le marché à l'exportation des nouveaux navires et des navires remis à neuf. Le Canada n'a jamais été un gros exportateur de navires et il ne le sera jamais. De plus, sans les droits de douane actuels de 25 p. 100 sur les navires importés, les chantiers navals canadiens ne pourront jamais concurrencer les chantiers navals coréens, japonais et chinois pour la fourniture de bâtiments à l'industrie maritime canadienne. Donc, pour nous, il s'agit de faire vivre dans notre pays une industrie de la fabrication lourde viable, seulement pour approvisionner le marché intérieur, et de la protéger contre les forces destructives de la concurrence de grands exportateurs subventionnés de matériel de transport maritime. Si le gouvernement ne le fait pas dans ces négociations avec l'AELE, notre industrie sera moribonde d'ici quelques années.

L'industrie canadienne de la construction navale tourne déjà au tiers environ de sa capacité. La demande canadienne de navires sur les 25 prochaines années est évaluée à 40 milliards de dollars. Aux termes des accords de libre-échange proposés avec la Norvège, l'Islande et bientôt la Corée, puis le Japon, ces emplois dans les chantiers navals canadiens sont sérieusement menacés. En fait, le projet du gouvernement est pure folie et il est scandaleux.

Comme l'a déclaré le président de l'Association de la construction navale du Canada, il est impossible d'envisager quoi que ce soit de positif pour le secteur canadien de la construction navale dans un accord entre le Canada et l'AELE, à moins de changements importants dans les politiques canadiennes en matière de cons-

truction navale, tant fédérales que provinciales. Sans protection tarifaire, sans politique d'achat au Canada sur les marchés publics, sans stratégie industrielle globale et sans autres soutiens à l'industrie locale, les accords avec la Norvège, l'Islande, la Corée et le Japon saperont totalement tous les efforts de coopération déployés par tous les participants à la construction navale canadienne au cours des 25 dernières années pour amener le gouvernement du Canada à adopter pour le secteur une stratégie globale et un plan à long terme viable.

Depuis plus de 25 ans, tous les éléments de l'industrie demandent au gouvernement du Canada, en lui en montrant la nécessité par de nombreuses études et autres mémoires, de définir une stratégie permettant de développer une industrie moderne viable qui soit là pour répondre aux besoins canadiens futurs. Enfin, en juin 2001, le ministre de l'Industrie de l'époque, M. Brian Tobin, a répondu à un rapport de mars 2001 du Comité du projet de partenariat national de l'industrie et des syndicats de la construction navale qui lui demandait de prendre des mesures concrètes et réalistes pour aider à relancer l'industrie de la construction navale et de la fabrication de matériel maritime dans tout le Canada. Dans sa réponse au rapport du Comité de partenariat national, le ministre Tobin reconnaissait que les constructeurs de navire canadiens sont systématiquement confrontés à la concurrence de subventions à la production, de financements généreux, de la protection des marchés, de la propriété de l'État et que, sur le principal marché potentiel du Canada, les États-Unis, la Jones Act les exclut d'une grande partie du marché commercial.

● (0920)

L'une des 36 recommandations formulées par le comité de partenariat national visait la subvention cachée aux acheteurs de navires des chantiers navals sud-coréens et chinois que représente le mécanisme des très bas salaires et des conditions de travail intolérables imposées à leurs ouvriers. Dans certains pays, les travailleurs eux-mêmes subventionnent leur secteur en acceptant des salaires peu élevés et des conditions de travail qui ne seraient pas tolérées au Canada. En supprimant délibérément les droits du travail et les droits sociaux, certains constructeurs étrangers remplissent effectivement leurs carnets de commandes sur le dos de leurs employés. Devant une telle réalité, le comité de partenariat national estime que le gouvernement du Canada devrait élaborer et promouvoir une clause sociale mondiale régissant les normes du travail dans l'industrie de la construction navale.

Quand il a annoncé, en juin 2001, un nouveau cadre stratégique pour le secteur canadien de la construction navale et maritime industrielle, le ministre Tobin a dit qu'on savait que l'industrie canadienne contribue énormément à l'économie nationale et locale et qu'une capacité canadienne d'entretien et de réparation des navires, à la fois rentable et concurrentielle, est importante pour les besoins opérationnels du Canada. Depuis cette annonce, cependant, les gouvernements qui se sont succédé ont encore reculé par rapport aux modestes engagements pris par le ministre Tobin envers l'industrie.

Le Canada a des côtes sur trois océans, a le plus long littoral du monde, et ses responsabilités maritimes s'étendent sur une superficie maritime plus grande que sa masse terrestre. La Voie maritime du Saint-Laurent est plus longue que la largeur de l'océan Atlantique. Pourtant, notre industrie manufacturière pour les transports maritimes est mal en point depuis 30 ans parce que le gouvernement ne reconnaît pas ce secteur stratégique et vital et n'agit pas dans son intérêt.

Les gouvernements de tous les grands pays constructeurs de navires du monde, y compris les États-Unis, la Norvège, le Japon, la Corée et, depuis peu, la Chine, reconnaissent depuis longtemps l'importance stratégique de la construction navale nationale, et ils développent leur industrie en recourant à toutes sortes de politiques de marchés publics, de subventions, d'allègements fiscaux, de garanties de prêt, d'aménagements d'infrastructure et de protection tarifaire. Le Canada est le seul grand pays maritime à ne pas avoir eu de plan et de stratégie de développement de l'industrie au cours des 50 dernières années.

Il sera catastrophique pour notre pays et notre industrie de devoir affronter l'Association européenne de libre-échange dans le cadre d'un accord de libre-échange selon le modèle courant. Nous demandons au gouvernement d'exclure l'industrie de la construction navale de l'accord tant que les conditions suivantes ne seront pas satisfaites. D'abord, toutes les parties de l'industrie manufacturière doivent avoir été consultées au sujet du modèle d'accord commercial qui convient le mieux dans le cas de l'AELE. Deuxièmement, il faut évaluer les incidences économiques et sociales par rapport à d'autres modèles d'accord de libre-échange, avec la participation des syndicats et de groupes de la société civile au Canada. Troisièmement, le gouvernement doit définir une stratégie industrielle globale pour l'industrie manufacturière canadienne des transports, et cette stratégie doit avoir pour principal objectif la stabilité et la viabilité à long terme d'une industrie de la construction navale et de la fabrication de matériel maritime sur les côtes est et ouest. Enfin, nous demandons au gouvernement fédéral de mettre en oeuvre immédiatement un mécanisme de financement structuré amélioré et une déduction pour amortissement accéléré pour l'industrie, de même qu'une politique d'achat au Canada pour tous les marchés publics.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Maintenant, s'il est toujours avec nous, nous allons entendre par téléconférence M. Terry Pugh, le secrétaire exécutif de l'Union nationale des fermiers. Êtes-vous là, Terry?

M. Terry Pugh: Oui, merci beaucoup.

Le président: Allez-y, je vous prie.

M. Terry Pugh: Merci beaucoup de m'avoir invité à comparaître. Je suis désolé de ne pas avoir pu me rendre à Ottawa. Je vous remercie de l'occasion que vous me donnez.

Nous craignons que cet accord n'apporte pas grand-chose au Canada, car la seule estimation que nous avons vue, c'est une économie de 5 millions de dollars environ en tarifs douaniers. C'est très peu compte tenu du volume d'échanges agricoles du Canada. La plupart des avantages sont censés être en agriculture et en agroalimentaire, bien que nous n'ayons vu aucune analyse économique exhaustive.

La façon de mesurer le succès ou l'échec d'un accord commercial, du point de vue des fermiers, c'est d'examiner s'il fait augmenter le revenu net agricole. Un accord commercial qui accroît les exportations, mais qui fait baisser le revenu agricole net n'est pas une bonne affaire pour les agriculteurs.

De façon générale, dans le cadre de l'accord de libre-échange avec les États-Unis, nous avons assisté à une hausse constante des exportations, mais à une baisse du revenu agricole. Par exemple, de 1988 à 2007, nos exportations de produits agroalimentaires ont augmenté considérablement, passant de 10,9 à 32,65 milliards de

dollars, mais nous nous sommes aperçus que le revenu agricole net avait chuté radicalement, soit de 3,9 à 1,5 milliard de dollars.

Au cours de cette même période, nous avons enregistré une hausse de l'endettement agricole, qui a fait un bond de 22,5 à 54 milliards de dollars. Vous vous rappelez peut-être qu'en 1988, l'endettement agricole était considéré comme un problème grave au Canada. Maintenant, la dette a plus que doublé et, devant l'effondrement du marché boursier et la multiplication des difficultés avec le marché du crédit, cette dette reviendra sérieusement hanter les fermiers, surtout au printemps.

L'un des avantages documentés de cet accord commercial, c'est que nous augmentons nos exportations de pommes de terre frites surgelées vers au moins un de ces pays. Le hic, c'est que les profits de ces exportations n'iront pas directement aux agriculteurs; elles iront aux fabricants. Si on regarde les plus récentes données pour les provinces de l'Atlantique plus particulièrement, on constate que les producteurs de pommes de terre du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard connaissent de graves ennuis financiers. McCain et Irving, pour leur part, se portent bien, et leurs profits ne sont aucunement menacés à ce stade-ci.

On prévoit aussi une hausse des exportations canadiennes de blé dur vers la Norvège. N'oubliez pas que le Canada détient déjà la moitié du marché mondial de blé dur, en grande partie grâce aux efforts de marketing de la Commission canadienne du blé et aux normes de qualité du grain en place au pays, que l'on doit à la Commission canadienne des grains. Je tiens à souligner que ces deux organismes sont menacés par certaines des autres politiques qui ont fait leur apparition.

Les accords de libre-échange en soi n'assurent pas la prospérité, mais nuisent en fait à la capacité des pays comme le Canada de mettre en oeuvre des politiques conçues pour renforcer leurs propres industries. Les constructeurs navals ont fait valoir un bon argument au sujet de la perte de l'industrie de la construction navale au Canada. C'est une industrie importante, surtout dans certaines régions, mais dans le cas de la perte éventuelle d'une industrie agroalimentaire au Canada, les conséquences peuvent être dévastatrices.

De façon générale, cet accord renvoie pratiquement tout à l'Organisation mondiale du commerce. Malgré l'engagement déclaré du gouvernement, cet accord de l'OMC menace sérieusement la gestion de l'offre et le guichet unique de la Commission canadienne du blé. La Réunion ministérielle qui aura lieu en juillet créera une situation vraiment tendue, puisque les gouvernements seront soumis à d'énormes pressions pour signer un accord.

● (0925)

Nous comprenons pourquoi on cherche à protéger certaines de ces politiques à l'avance, mais il reste qu'on le présente souvent comme un compromis: nous avons dû faire cette concession pour conclure une entente car ce serait mauvais de ne pas en avoir une.

À l'article 28 de l'accord de l'OMC, il est entre autre question des tarifs douaniers sur les concentrés protéiques du lait. Ils font actuellement l'objet d'un examen. L'ensemble des contingents tarifaires sont à l'étude. Bien entendu, la Commission canadienne du blé, dans le texte traitant de l'agriculture, est soumise à de fortes pressions non seulement pour les garanties du gouvernement, mais aussi pour son guichet unique. Nous savons que le gouvernement conservateur essaie depuis un bon moment déjà d'éliminer ce guichet unique et recourt à diverses méthodes pour y parvenir. S'il réussit à atteindre cet objectif par l'entremise de l'OMC, on sera tenté de signer cet accord et de peut-être sacrifier le système de gestion de l'offre.

Si ce système de gestion de l'offre est changé en vertu de l'accord de l'OMC, les producteurs laitiers du Canada risquent évidemment de perdre énormément d'argent. Si on signe cet accord, les pertes de revenu éventuelles s'élèveront à plus d'un milliard de dollars, d'après les Producteurs laitiers du Canada. La réduction des tarifs douaniers engendrerait une perte de 750 millions de dollars, la hausse des contingents tarifaires, de 300 millions de dollars, le plafonnement des tarifs douaniers, de 25 millions de dollars et l'abolition des subventions à l'exportation, de 75 millions de dollars.

Il y a donc beaucoup en jeu, et le fait est que cet accord renvoie à l'OMC, et que ses effets seront tôt ou tard mesurés quand l'accord de l'OMC sera conclu, s'il est effectivement conclu. Nous estimons que l'agriculture est une industrie trop importante pour établir toutes les règles dans le cadre de négociations commerciales comme celles-ci.

Je vais m'arrêter ici pour répondre à vos questions.

• (0930)

Le président: Parfait. Merci beaucoup, monsieur Pugh.

Voilà qui termine nos déclarations préliminaires. Nous passons maintenant aux questions.

Je rappelle aux membres du comité et aux témoins que sept minutes sont allouées à chaque intervention à la première série de questions.

Nous allons commencer par M. Brison. Bon retour.

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

Merci beaucoup d'être des nôtres aujourd'hui et de nous avoir fait part de vos observations.

Vous avez parlé du mécanisme de financement structuré et de la nécessité de réinvestir dans celui-ci. Soixante pour cent des fonds ont déjà été dépensés environ, c'est-à-dire 50 millions. À peu près 60 p. 100 ou...?

M. Andrew McArthur: Au moins.

L'hon. Scott Brison: Au moins 60 p. 100. Et le programme n'est en place que depuis quelques années. Vous suggérez donc d'ajouter 50 millions de dollars supplémentaires au mécanisme de financement structuré? Est-ce que ce serait suffisant?

M. Andrew McArthur: C'est difficile à dire. Ça dépend du nombre de contrats que les chantiers navals veulent signer collectivement, mais ça aiderait beaucoup.

L'hon. Scott Brison: Je pense que plus précisément, mettre à la disposition des acheteurs le mécanisme de financement structuré et la déduction pour amortissement accéléré en même temps... Si vous êtes un acheteur étranger faisant l'acquisition de navires canadiens, vous pouvez bénéficier de la déduction pour amortissement accéléré dans votre pays, votre régime fiscal, mais si vous êtes un acheteur canadien, vous devez choisir entre les deux. Est-ce exact?

M. Andrew McArthur: Oui, tout à fait. Et nous estimons que c'est totalement injuste pour les propriétaires canadiens.

L'hon. Scott Brison: Et ça peut avoir des effets considérables sur votre compétitivité?

M. Andrew McArthur: Oui. De toute évidence, si un propriétaire canadien pouvait bénéficier d'un financement structuré et de la déduction pour amortissement accéléré, cela ferait une énorme différence, et je pense que le nombre de propriétaires canadiens désireux de construire ici monterait en flèche.

L'hon. Scott Brison: Cela nous donnerait donc les mêmes avantages dont bénéficient déjà les acheteurs étrangers de navires canadiens.

M. Andrew McArthur: C'est exact.

L'hon. Scott Brison: N'est-il pas vrai que ce contrat du gouvernement est essentiel pour vous, compte tenu de l'engagement d'aller de l'avant et d'allouer des fonds pour les projets des navires de soutien interarmées et des six nouveaux navires de la Garde côtière?

M. Andrew McArthur: Je pense que sans ce contrat du gouvernement, nous n'aurons plus d'industrie d'ici quelques années. Elle disparaîtra complètement.

L'hon. Scott Brison: Il faut réinvestir dans le mécanisme de financement structuré, permettre aux acheteurs canadiens d'avoir accès au mécanisme de financement structuré et à une déduction pour amortissement accéléré, améliorer le programme d'approvisionnement du gouvernement, un programme rationnel dans le cadre duquel on achète des navires canadiens et on accélère ces achats en raison de la nécessité d'investir — ces trois mesures peuvent faire une énorme différence pour votre industrie.

M. Andrew McArthur: Absolument. C'est vraiment ce que l'Association de la construction navale réclame. Comme vous le dites, il faut combiner le MFS et la DAA, maintenir le programme d'achat au Canada et voir à sa mise en oeuvre. La Marine et la Garde côtière canadienne ont besoin de ces navires.

L'Arctique est très important pour le Canada. Si l'on regarde ce qui se passe dans l'Arctique à l'heure actuelle, il y a beaucoup d'intrusions de nombreux pays, et nous sommes pratiquement dépourvus de moyens. Nous avons le *Louis Saint-Laurent*, un brise-glace qui a été construit à la fin des années 1960. C'est notre plus gros brise-glace.

• (0935)

L'hon. Scott Brison: S'ils étaient mis en oeuvre immédiatement, ces programmes auraient-ils un effet assez rapidement? Verrait-on une différence d'ici quelques années?

M. Andrew McArthur: Oui. Si on mettait sur pied tous ces programmes en ce moment, des milliers d'emplois seraient créés dans tout le pays.

Il n'y a pas que les chantiers navals. Nous achetons de l'équipement et du matériel dans presque toutes les provinces. Nous n'en achetons malheureusement pas beaucoup au Manitoba. Mais prenons l'Ontario, par exemple. Si nous construisons ces navires en Nouvelle-Écosse, une part considérable du prix contractuel va à l'Ontario, une part importante, au Québec, et une certaine part, à la Colombie-Britannique.

L'Association a préparé une carte qui montre que des entreprises d'un bout à l'autre du pays tirent parti de la construction navale. Nous parlons probablement d'une proportion de trois pour un; pour chaque emploi sur un chantier naval, deux ou trois autres emplois sont probablement créés à l'extérieur du chantier.

L'hon. Scott Brison: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Cannis.

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

Monsieur McArthur, avant de poser ma question, je tiens à vous signaler que si je n'avais pas entendu cet accent, j'aurai crû entendre Jean Chrétien dire, « des emplois, des emplois et encore des emplois ».

Néanmoins, pour revenir aux propos de mon collègue Scott Brison, nous avons reçu le ministre de l'Industrie à la dernière réunion et nous l'avons aussi interrogé sur la question de combiner les deux programmes. Nous lui avons demandé de nous assurer qu'il en discuterait avec ses collègues du Cabinet car la réponse qu'on nous avait donnée au Comité, c'est qu'il s'agit d'une question relevant du ministère du Revenu.

Puisque ce serait une approche qui aiderait l'industrie — comme vous venez de l'indiquer clairement —, des mémoires ont-ils été soumis à ce ministère? Si non, allez-vous entreprendre une sorte d'initiative proactive en vue de faire pression sur le ministère pour voir comment il peut combiner ces deux programmes? C'est l'une des mesures qui aideraient l'industrie, à mon avis.

M. Andrew McArthur: Sauf le respect que je dois au ministre, je pense que nous présentons des mémoires à cet égard depuis au moins trois ou quatre ans.

M. John Cannis: Au ministère du Revenu.

M. Andrew McArthur: Des Finances. Nous avons présenté des mémoires au ministère des Finances, et celui-ci a toujours refusé. À vrai dire, la déduction pour amortissement accéléré ne coûte rien au gouvernement. C'est la valeur de rendement de l'argent, et ce n'est pas un facteur important dans l'équation.

M. John Cannis: Vous avez indiqué que l'établissement de trois centres d'excellence permettrait d'appuyer et de soutenir l'industrie à long terme, pour parler ensuite de l'affectation. Que feriez-vous des contrats secondaires accordés aux industries périphériques qui appuient l'industrie? Seraient-ils ouverts aux appels d'offres? Pouvez-vous me donner une idée?

M. Andrew McArthur: Il y aurait des invitations ouvertes à soumissionner.

Si on examine les coûts d'un navire, peu importe la sorte de bâtiment que l'on construit, environ 60 p. 100 du coût que doit assumer le chantier maritime concerne l'achat de matériel, comme les moteurs, les génératrices, les tuyaux, les valves, les raccords et les câbles, qui feraient tous l'objet d'appels d'offres. Il y aurait donc encore une large place pour les concours.

Certains se demande ce qu'il adviendra des petits chantiers maritimes. Nous convenons tous qu'il devrait y avoir des garanties — les chantiers ayant obtenu un contrat devraient peut-être impartir un certain pourcentage du prix de ce contrat en sous-traitance à de plus petits chantiers maritimes pour qu'ils puissent profiter également de la manne. Nous sommes tout à fait ouverts à cette idée. Nous aimerions entamer un dialogue avec le gouvernement pour aller de l'avant.

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

Le président: Merci, monsieur Cannis.

Je laisse la parole maintenant à M. Cardin.

[Français]

M. Serge Cardin (Sherbrooke, BQ): Merci, monsieur le président.

Pouvez-vous m'indiquer le temps qui m'est alloué? Je vais le partager avec mon collègue, étant donné qu'on aura seulement un tour de table.

Bonjour, messieurs.

Aujourd'hui, nous recevons des témoins de l'industrie de la construction navale et de l'agriculture. Ce sont deux éléments assez sensibles aux yeux de notre parti. Nous sommes favorables au projet d'accord de libre-échange, mais nous avons certaines réserves à propos de ces deux éléments.

J'ai entendu ce qu'avaient à dire MM. McArthur et MacPherson. L'un disait que, au début, il était en faveur de l'exclusion de l'industrie de la construction navale de l'accord. M. MacPherson, quant à lui, dit toujours qu'il voudrait l'en exclure. Toutefois, on sent que vous avez tous les deux espoir que, malgré cet accord, le gouvernement pourra mettre en avant une vraie politique pour l'industrie de la construction navale.

Au fil des ans, vous avez acquis une certaine expérience. Le gouvernement compte deux programmes: le Mécanisme de financement structuré et l'amortissement accéléré. C'est bien beau, mais une multitude d'autres programmes s'ajoutent aux investissements futurs de 4,3 milliards de dollars pour les 30 prochaines années annoncés par le gouvernement. Ces investissements pourraient se faire sur une période plus courte que 30 ans. Par exemple, cela peut être en fonction de la période de 15 ans au cours de laquelle les tarifs vont disparaître.

Gardez-vous espoir que l'industrie de la construction navale du Canada et du Québec pourra survivre en présence d'une réelle volonté politique de l'appuyer dans son développement?

● (0940)

[Traduction]

M. George MacPherson: Je crois que l'industrie de la construction navale a de très fortes chances de survie, mais le gouvernement doit vraiment intervenir et prendre des décisions difficiles, et ce, très rapidement. Nous travaillons en ce sens depuis que le ministre Tobin a remis le Comité sur pied en 2000, déposant un rapport en 2001, dans lequel nous indiquions que l'on était sur la bonne route et que tout le monde allait dans la bonne direction. Nous nous sommes, de toute évidence, heurté à un mur avec le ministère des Finances; ce dont nous avons vraiment besoin, c'est du financement structuré, ainsi que du programme d'amortissement accéléré et des contrats gouvernementaux. Nous croyons que cette industrie serait viable aujourd'hui et qu'elle réalisera des progrès.

Votre comité va terminer son examen aujourd'hui et présenter ses recommandations à la Chambre, mais nous croyons que vous avez aujourd'hui l'occasion de remettre l'industrie sur les rails. Nous espérons que vous pourrez y parvenir en prenant votre décision aujourd'hui.

Jusqu'à présent, le gouvernement n'est pas intervenu pour soutenir l'industrie et la remettre sur le droit chemin, et nous croyons qu'il doit le faire. Lorsque le gouvernement conservateur a été porté au pouvoir, tout a changé, et très rapidement. Les comités créés pour examiner l'industrie ont été dissous. Les travailleurs ont été exclus des pourparlers. L'industrie faisait de son mieux, mais tout allait à vau-l'eau.

• (0945)

M. Andrew McArthur: Merci, monsieur Cardin.

Je suis désolé pour le retard, mais je ne parle pas français. En fait, je me suis souvent fait dire que je ne parle pas anglais non plus.

M. George MacPherson: Par plusieurs personnes, même.

Des voix: Oh, oh!

M. Andrew McArthur: Une partie de votre question m'intrigue. Vous avez mentionné 4,3 milliards de dollars. Faites-vous référence au coût des contrats?

[Français]

M. Serge Cardin: Il s'agit de l'investissement du gouvernement de 4,3 milliards de dollars sur 30 ans qu'on nous a annoncé.

[Traduction]

M. Andrew McArthur: Eh bien, il s'agit essentiellement des coûts des programmes.

Deux problèmes se posent, en fait. Il y a d'abord l'accord avec l'AELE et ce qui peut être accompli aux termes de cet accord, puis ce que j'appelle l'achèvement du programme de rationalisation. Il se trouve que les deux éléments, l'accord avec l'AELE et les efforts de rationalisation, arrivent en même temps.

La meilleure façon d'appuyer l'industrie consiste à prévoir une exclusion dans l'accord conclu avec l'AELE, à poursuivre le programme de rationalisation et à établir trois centres d'excellence au pays. Vous verrez que des emplois ne tarderont pas à être créés. Les activités de génie viendront en premier — ce n'est pas demain qu'on pourra commencer à couper de l'acier —, mais ces programmes pourraient être mis en oeuvre très rapidement et des emplois pourraient être créés d'ici un an.

[Français]

M. Serge Cardin: Merci.

Le président: Monsieur Guimond.

M. Claude Guimond (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, BQ): Bonjour, messieurs.

M. Pugh a-t-il accès à la traduction?

[Traduction]

Le président: Oui.

[Français]

M. Claude Guimond: Mon commentaire et ma question s'adressent à M. Pugh.

Monsieur Pugh, merci beaucoup pour votre cri du coeur. Étant moi-même agriculteur, je vous comprends très bien d'être inquiet, compte tenu de tout ce qui s'est dit au cours des dernières années sur la Commission canadienne du blé et de tout ce qui se dit encore aujourd'hui sur la gestion de l'offre. Les agriculteurs du Québec et du Canada doivent être inquiets quant à la suite des choses. Je peux vous réaffirmer aujourd'hui l'entière résolution du Bloc québécois à protéger la gestion de l'offre telle qu'elle est présentement.

Monsieur Pugh, que pensez-vous de l'avenir de l'agriculture dans le cadre des négociations actuelles de l'OMC?

[Traduction]

M. Terry Pugh: Nous sommes extrêmement préoccupés.

Je crois qu'il importe de faire remarquer qu'un accord commercial ne remplace pas une entente en matière de politique alimentaire. Le Canada ne peut s'en remettre entièrement au commerce pour essayer d'améliorer la prospérité. Cela ne fonctionne tout simplement pas. La

souveraineté alimentaire des pays revêt une importance capitale. Je crois que l'OMC éprouve de graves problèmes structurels. Nous devons assurer la capacité des pays de pouvoir nourrir leur population. C'est toujours important.

Selon moi, toutes les belles paroles prononcées à ce sujet au sein de l'OMC sont étouffées par les intérêts des grandes sociétés qui veulent accroître leur accès au marché. La pression est continue. Il y a bien quelques efforts déployés pour assurer la protection de certains produits sensibles. On négocie sans fin pour déterminer la nature de ces produits et la quantité de telle ou telle catégorie d'importations qui fera l'objet de restrictions, mais, au bout du compte, il s'exerce une pression constante.

Il faut reconnaître que les pays devraient avoir le droit et la capacité de nourrir leur propre population et de s'adonner aux échanges commerciaux. Personne ne prétend que le commerce est néfaste et ne devrait pas exister. Le Canada, en particulier l'Ouest canadien, où je vis, a toujours dépendu du commerce. Nous ne nous élevons pas contre les échanges commerciaux. Nous disons que ces échanges doivent être équitables et qu'il faut reconnaître que, dans une certaine mesure, les gens ont le droit de veiller à l'élaboration d'une politique alimentaire qui profite à la population du pays.

• (0950)

Le président: Merci, monsieur Pugh.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Je vous remercie, monsieur le président. Je remercie également les témoins de s'être déplacés aujourd'hui. Votre témoignage est extrêmement important. J'espère que tous les membres du Comité y portent une attention particulière.

Notre comité s'est penché sur l'entente relative au bois d'oeuvre, que certains ont qualifiée de trahison. Cet accord a entraîné la perte de milliers d'emplois. Nous examinons maintenant l'accord de l'AELE, et vous nous servez un sérieux avertissement, disant que si cet accord n'est pas modifié concernant la construction navale et que si on ne prévoit pas d'exclusion, il aura des répercussions très négatives sur l'industrie. Serait-il juste d'appeler cet accord la trahison du secteur de la construction navale?

M. Andrew McArthur: Si ce n'est pas une trahison, cela lui ressemble beaucoup. Cet accord n'améliore certainement pas la capacité de survie de l'industrie. Au contraire, il la menace. On peut difficilement dire qu'il s'agit d'une trahison totale, bien que cela s'en approche. Il n'y a pas que l'AELE qui nous préoccupe. Des règles de base pourraient être établies. Or, nous négocions actuellement avec Singapour et la Corée du Sud. Une fois que nous aurons établi les règles de base, si ces mêmes règles s'appliquent pour tous ces autres pays, l'industrie se retrouvera dans une situation très difficile et elle ne pourra survivre que grâce aux contrats du gouvernement.

M. Peter Julian: Monsieur MacPherson.

M. George MacPherson: Je suis d'accord avec les propos d'Andrew. Je crois que l'industrie est à la croisée des chemins. Ces pourparlers ont une importance cruciale pour notre avenir. Si nous ne résolvons pas ce problème aujourd'hui, je crois que les grands chantiers maritimes ne tarderont pas à fermer leurs portes et à disparaître. Ce sera la fin de l'industrie.

M. Peter Julian: Est-ce que vous dériveriez l'accord comme étant la trahison du secteur de la construction navale?

M. George MacPherson: Oui, c'est les mots que j'utiliserais.

M. Peter Julian: Merci.

M. Andrew McArthur: Monsieur Julian, puis-je ajouter quelque chose? La menace ne plane pas que sur l'industrie de la construction navale, mais également sur les propriétaires de navires. Sur la côte Est, il y a des propriétaires qui exploitent des navires de ravitaillement extracôtier. La Norvège possède l'une des plus grosses flottes au monde, environ 50 p. 100 de tous les navires de ravitaillement en mer au monde. Comme l'activité est à la baisse en mer du Nord, ce pays cherche d'autres endroits pour envoyer ces navires, construits grâce à des subventions qui ont été radiées. Ils pourraient venir ici et couper l'herbe sous le pied de n'importe quel exploitant canadien de la côte Est en offrant des taux d'affrètement plus bas. Ainsi, la situation est périlleuse non seulement pour les chantiers navals, mais également pour les propriétaires de navire.

M. Peter Julian: Merci.

Vous avez tous les deux proposé une exclusion, et le comité reviendra au projet de loi portant mise en oeuvre et aux modifications qui permettraient d'exclure l'industrie de la construction navale. Nous conseilleriez-vous d'exclure la construction navale de l'accord, ne serait-ce que pour exercer des pressions sur le gouvernement pour qu'il intervienne relativement à certains autres points soulevés par mes collègues, comme M. Cannis et M. Brison? Faudrait-il pousser le gouvernement à enfin réagir concernant le mécanisme de financement supplémentaire et le programme d'amortissement accéléré et à mettre en place un programme « acheter au Canada », qui constituerait une initiative d'approvisionnement réelle et non un simulacre? Est-ce que votre comité nous appuierait en recommandant l'exclusion de la construction navale du projet de loi portant mise en oeuvre?

M. Andrew McArthur: L'association donnerait certainement son appui.

M. Peter Julian: Bien.

M. George MacPherson: Notre organisation vous soutiendrait également. Nous croyons que c'est ce qu'il convient de faire à l'heure actuelle.

M. Peter Julian: Merci. Il est très clair que vous appuyez tous les deux sans contredit une exclusion au projet de loi portant mise en oeuvre et je vous en remercie.

J'aimerais revenir à la question que vous avez soulevée, monsieur McArthur, au sujet des installations de carénage. En un sens, si nous mettons fin à la trahison touchant le secteur de la construction navale et que nous avons un effet sur nos chantiers maritimes en favorisant la construction de nouveaux navires, et qu'à long terme, ces mesures ont également des répercussions sur les installations de carénage, qu'advierait-il de notre capacité à réparer les navires existants?

M. Andrew McArthur: Le nerf de la guerre, c'est la technologie utilisée. Si l'on essaie de recruter des ingénieurs et des architectes navals dans les universités, mais que l'on exploite une installation de carénage, ce n'est pas très intéressant pour les candidats de haut calibre. La technologie vient de la nouvelle construction et de la

conception, et sans technologie de pointe ni formation, l'ensemble de notre main-d'oeuvre et de notre industrie va tout simplement mourir. Il faut de nouvelles constructions pour attirer la crème des travailleurs, des techniciens, des ingénieurs et des travailleurs de toutes les catégories d'emplois jusqu'aux hommes de métier. En fait, il s'agit de la plupart des hommes de métier — George pourrait répondre mieux que moi. La réparation navale est une activité difficile. Je crois que la plupart des gens préfèrent travailler à de nouvelles constructions. Quant il est question de réparation, les Japonais parlent des trois D: dur, difficile et dangereux. Il faut entreprendre de nouvelles constructions pour maintenir la capacité technique en permanence. Le secteur de la réparation souffrirait donc.

• (0955)

M. Peter Julian: Monsieur MacPherson.

M. George MacPherson: Je suis d'accord avec Andrew. Cela concerne les ingénieurs, au niveau supérieur, jusqu'aux hommes de métier, aux échelons inférieurs. Peu importe le niveau de l'industrie de la construction navale auquel on s'intéresse, ce qui compte, c'est l'acquisition de compétences techniques.

Or, le secteur de la réparation navale ne permet pas cette acquisition de compétences. Il faut de nouvelles constructions pour perfectionner les compétences et attirer des gens dans l'industrie. Ce qui risque de se passer à très court terme, c'est qu'à mesure qu'arrivent de nouvelles personnes, l'industrie prend de l'âge. Je crois que l'âge moyen était d'environ 47 ans et que c'est maintenant un peu plus que cela.

Nous avons vu ce qui s'est passé sur la côte Ouest ces dernières années, probablement l'an dernier, avec la construction d'un traversier de taille moyenne pour BC Ferries. Il a été extrêmement difficile de faire démarrer le projet parce qu'il n'y avait pratiquement aucune nouvelle construction sur la côte Ouest depuis de nombreuses années et qu'une bonne partie des travailleurs compétents était partis. Il est pratiquement impossible en pareil cas de réunir les compétences pour faire le travail.

Il faut une corrélation constante entre le travail et les nouvelles constructions pour conserver ces travailleurs dans l'industrie et leur fournir du travail. De plus, en agissant ainsi, on attire des apprentis et forme la main-d'oeuvre.

M. Peter Julian: Il s'agit donc vraiment d'un exode des cerveaux. Si nous perdons d'autres installations ainsi que notre capacité de construction et de réparation, alors à court et à moyen terme, le Canada risque de laisser échapper toutes les compétences. Alors, pour ressusciter l'industrie de la construction navale, il faudrait déployer encore plus d'efforts pour recréer un secteur que nous sommes essentiellement en train de perdre.

M. George MacPherson: C'est absolument exact.

M. Peter Julian: J'aurais quelques questions à poser à M. Pugh.

Le président: Vous devrez être très bref. Je vous accorde une minute. Il y a maintenant sept minutes d'écoulées.

M. Peter Julian: Monsieur Pugh, pourriez-vous revenir sur les répercussions que, selon vous, cet accord aurait sur la gestion des approvisionnements et le guichet unique?

M. Terry Pugh: Je ne crois pas que l'accord comme tel aurait un impact considérable sur ces deux éléments. Ce que je veux souligner, c'est qu'il est assujéti à l'OMC pour toutes ses clauses principales. À long terme, c'est de là que vient le danger. L'heure de vérité risque de sonner dès cet été.

Comme je l'ai indiqué, pour ce qui est du blé, une légère augmentation de ce produit en Norvège, par exemple, pourrait permettre aux agriculteurs de réaliser quelques profits, mais ce serait ici encore le résultat des efforts de la Commission canadienne du blé. Au chapitre de la gestion des approvisionnements, je crois que le gros problème viendra des contingents tarifaires imposés par l'OMC.

Dans cet accord, il y a bien sûr cette réduction tarifaire prévue pour le contingentement, ce qui constitue à mon avis un précédent; mais à long terme, cette mesure n'aura pas d'incidence notable. Je crois que l'on aura un impact bien plus considérable en tentant de réduire des taux tarifaires de l'OMC.

En fait, cet accord est à bien des égards symbolique. Il indique que le Canada tend vers le libre-échange en négociant continuellement de accords bilatéraux en ce sens. En faisant des compromis concernant notre politique alimentaire aux termes de ces accords bilatéraux, nous affaiblissons notre position au sein de l'OMC, et c'est là que se situe le vrai problème.

M. Peter Julian: Merci.

Le président: Il est 10 heures, mais je crois que pour être équitable, nous devrions au moins essayer de terminer le premier tour de table.

Nous passons à M. Cannan.

• (1000)

M. Ron Cannan (Kelowna—Lake Country, PCC): Je vous remercie, monsieur le président. Puisque nous ne faisons qu'un tour de table, je partagerai mon temps avec mes collègues.

J'aimerais dire à nos invités que je suis heureux qu'ils soient de nouveau parmi nous. En feuilletant les procès-verbaux, j'ai constaté que votre dernière visite date du 2 avril de l'an dernier, monsieur McArthur. Il s'est presque écoulé une autre année depuis. Vous célébrerez bientôt votre 74^e anniversaire. Bienvenue de nouveau parmi nous pour votre retour annuel.

Comme vous l'avez indiqué, il s'agit de négociations à long terme. Les accords n'aboutissent pas du jour au lendemain; on négocie depuis près de 10 ans depuis qu'on a commencé à parler de l'accord. Il y a eu beaucoup d'allées et venues, de progrès et de recul, ainsi que de nombreuses réunions. Je sais que vous participez depuis près d'une décennie aux discussions.

Je partage également vos préoccupations. Nous devons accorder une attention particulière à l'industrie, dont l'avenir inquiète grandement notre gouvernement, et ce, dans toutes les régions du pays. Nous essayons de trouver des occasions d'élargir nos marchés.

C'est essentiellement le premier accord de libre-échange que le Canada conclut depuis 2002, et celui conclut avec le Costa Rica n'était pas très important. Nous devons élargir nos marchés à l'extérieur des États-Unis. Nous avons vu ce qui se passe lorsque nous concentrons plus de 80 p. 100 de nos échanges commerciaux avec nos voisins du Sud. Mais nous cherchons actuellement d'autres ouvertures dans diverses régions au monde.

Comme vous l'avez mentionné, on a réalisé d'importants investissements — environ 43 milliards de dollars en 30 ans — pour la Garde côtière et l'industrie de la construction navale. M. Cardin a de plus fait remarquer que dans le budget, 175 millions de dollars sont réservés à la Garde côtière ainsi qu'à l'approvisionnement et à d'autres initiatives visant à améliorer nos navires vieillissants. Notre gouvernement prépare toute une série d'initiatives avec l'industrie de la construction navale. Je sais que c'est un sujet de préoccupation dans l'ensemble du pays.

Étant originaires de Colombie-Britannique, nous avons également à cœur d'appuyer l'industrie de la côte Ouest, qui a pu soutenir la concurrence dans un marché international féroce.

Je vous remercie de nous avoir fait profiter de vos conseils et de vos propos éclairés concernant l'accord et les négociateurs jusqu'à présent.

J'aimerais également poser une question à M. Pugh.

Je vous remercie beaucoup d'être également venu témoigner ce matin.

Comme vous venez de la région des Prairies, j'aimerais connaître votre opinion sur le blé et les occasions qui s'offrent à notre secteur agricole. Mon collègue, Ted Menzies, ancien secrétaire parlementaire, a déjà fait partie du Comité. Il a travaillé relativement à l'accord de l'AELE à l'époque. Il s'est rendu au Liechtenstein et a fait remarquer que cet accord — si nous pouvons le conclure — pourrait offrir des occasions à notre milieu agricole dans d'autres pays européens.

Considérez-vous que c'est une initiative intéressante, monsieur Pugh?

M. Terry Pugh: Bien entendu, toute augmentation des exportations agricoles est toujours positive. Là où je veux surtout en venir, c'est que c'est l'agriculteur qui devrait tirer bénéfice de ces ententes commerciales. Quand on parle, par exemple, de blé dur, si on passe par l'organisme de commercialisation collective de la Commission canadienne du blé, on voit qu'une plus grande part de ces bénéfices va dans la poche des agriculteurs. Il existe d'importants marchés, et la Commission du blé a travaillé très fort, pendant des années, pour cela.

Bien entendu, nous saisissons toutes les chances possibles d'accroître ce marché.

M. Ron Cannan: Merci, j'ai un autre commentaire.

Vous avez parlé de « gestion de l'offre ». Je tiens à préciser aux fins du compte rendu que la gestion de l'offre n'est pas compromise.

Je peux citer M. Plunkett, qui en a parlé au comité. C'est le négociateur en chef, et il a dit:

J'ajoute que les programmes canadiens de gestion de l'offre sont exemptés en vertu du CAELE et resteront donc inchangés.

Je tiens à ce que les commentaires du négociateur en chef soient clarifiés, et s'il y a d'autres doutes sur la gestion de l'offre, qu'ils soient apaisés cette assurance qu'il a fournie.

Maintenant, j'aimerais laisser la parole à mon collègue, M. Allison.

M. Dean Allison (Niagara-Ouest—Glanbrook, PCC): Je vous remercie.

Je tiens encore une fois à remercier les témoins d'être ici.

En fait de préoccupations des dernières années, combien de temps cela fait-il que le secteur de la construction navale est en déclin? Depuis combien de temps cette situation dure-t-elle, monsieur McArthur?

M. Andrew McArthur: Probablement vers le milieu des années 1980, quand le gouvernement a mis en oeuvre un programme de rationalisation. J'oublie combien il y avait de chantiers navals à l'époque. George pourrait le dire pour la côte Ouest; il y en a pas mal qui ont dû fermer boutique là-bas. Il y avait Collingwood Industries en Ontario, Versatile Vickers à Montréal, MIL à Sorel, au Québec. C'est vraiment là qu'a commencé le déclin de l'industrie.

Nous avons à l'époque une subvention directe. Quand elle a cessé, je pense au début des années 1980, si je me souviens bien...

Une voix: 1985.

M. Andrew McArthur:... ça a été le début du déclin de l'industrie. C'est quand la rationalisation a commencé. Et en fait, ce déclin s'est poursuivi jusqu'à maintenant.

Récemment, il y avait le chantier naval de Port Weller à Ste-Catharines, en Ontario. Il s'est plus ou moins retiré des affaires. Il a fait faillite. Il essaie maintenant de renaître de ses cendres, et de subsister en faisant les réparations.

Nous avons atteint le point de non-retour. Si d'autres chantiers navals ferment, je ne pense pas qu'il nous restera une industrie.

• (1005)

M. Dean Allison: Donc on peut dire sans risque de se tromper que le gouvernement précédent n'a pas fait grand chose pour aider l'industrie non plus, n'est-ce pas?

M. George MacPherson: Pour être juste, quand Brian Tobin était ministre de l'Industrie, il a été le seul ministre dont nous ayons constaté qu'il voulait véritablement faire quelque chose pour l'industrie, pour essayer de lui rendre sa vigueur. Avant cela, je serais d'accord avec vous.

M. Dean Allison: Nous comprenons votre inquiétude pour l'industrie. Nous réalisons aussi combien elle est importante, comme on l'a déjà dit auparavant. Ce que je veux savoir, c'est ce que ce gouvernement a fait pour signifier son inquiétude et son intention d'y remédier.

La situation n'est peut-être pas parfaite pour l'instant, mais je suis sûr qu'avec l'approvisionnement et ce qu'on fait pour les eaux de l'Arctique, etc., vous devez être encouragés — et je répète que je ne veux vous faire dire ce que vous ne dites pas, comme M. Julian — par les mesures que prend ce gouvernement pour faire revivre un peu l'industrie de la construction navale?

M. Andrew McArthur: Si je m'exprime pour l'industrie, il est possible de complètement revirer la situation. L'industrie pourrait avoir un très bel avenir. Il nous faut jeter un regard réaliste sur la proposition que l'association a envoyée au premier ministre, et mettre les choses en branle.

Cela fait déjà longtemps que je viens à Ottawa, et j'ai constaté qu'il nous faut une personne pour tenir le bouclier. Il nous faut un champion pour le faire comprendre — un ministre, quelque part, peut-être même le premier ministre —, pour dire: « Je vais faire ceci, et vous allez voir que ce sera fait, et vite ». On peut complètement changer la situation pour l'industrie. Il y a beaucoup de travail à faire pour le gouvernement. La Garde côtière en a à faire, et la Marine aussi.

Le président: Très bien. Je vous remercie beaucoup, monsieur McArthur, monsieur Allison et monsieur Cannan.

Je regrette, mais c'est tout pour les questions. Il ne nous reste plus de temps.

Je tiens à remercier notre témoin, Terry Pugh, le secrétaire exécutif du Syndicat national des cultivateurs, qui s'est joint à nous par téléconférence.

M. Terry Pugh: Je vous remercie pour votre invitation.

Le président: Monsieur MacPherson et monsieur McArthur, merci encore d'avoir comparu devant le comité et pour votre témoignage aujourd'hui.

M. Andrew McArthur: Monsieur le président, je vous remercie pour l'occasion que vous m'avez offerte. C'est tellement important pour nous. Je reviendrai volontiers n'importe quand.

Le président: C'est évident, je vous en remercie.

Nous allons faire une très courte pause pendant que les témoins se retirent. Nous avons d'autres témoins qui pourraient nous aider à faire l'examen article par article.

• (1010)

Le président: Mesdames et messieurs, nous reprenons la séance. Conformément à l'ordre de renvoi adopté le jeudi 5 février 2009, nous étudions le projet de loi C-2, Loi de mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États de l'Association européenne de libre-échange (Islande, Liechtenstein, Norvège et Suisse), de l'Accord sur l'agriculture entre le Canada et la République d'Islande, de l'Accord sur l'agriculture entre le Canada et le Royaume de Norvège et de l'Accord sur l'agriculture entre le Canada et la Confédération Suisse.

Nous allons procéder à l'étude article par article du projet de loi. Je pense que la documentation a été distribuée à tout le monde, pour l'examen du projet de loi. Elle facilitera le déroulement de l'étude. Quand nous donnerons des numéros de page, il s'agira des pages des documents qui ont été distribués, et non du projet de loi. Ce sera plus facile si tout le monde suit le même document. On vient seulement de le distribuer. Il est intitulé *Étape du Comité*. Tout le monde l'a reçu.

Bon, alors nous sommes tous à la même page.

Monsieur Cardin.

• (1015)

[Français]

M. Serge Cardin: Monsieur le président, comme on vient tout juste de recevoir les documents que vous venez d'énumérer, je ne pouvais m'empêcher de faire une remarque. J'imagine que les collègues députés doivent regretter de recevoir les documents tout juste avant de commencer l'étude article par article du projet de loi. C'est dommage.

J'ai examiné rapidement l'ensemble des amendements proposés, et il semble qu'ils ont quasiment tous été reçus le 10 février, sauf un, qui a été reçu le 27. J'imagine que dans l'ensemble, les députés ici auraient aimé recevoir ces documents un peu plus tôt pour pouvoir les examiner. Je sens qu'on présume que même si on nous les avait envoyés plus tôt, nous ne les aurions pas examinés. Au contraire, nous les aurions examinés. Cela risque d'être plus long, si on doit demander des explications pour chacun des éléments qui se trouvent dans les documents.

Il me semble que distribuer les documents à la dernière minute n'est pas la façon habituelle de procéder. Je voulais au moins souligner ce fait. Je trouve désagréable d'avoir les documents à la dernière minute. On avait essayé de communiquer avec des gens pour savoir s'ils étaient disponibles, mais on n'avait pas eu de réponse. Maintenant, on connaît la réponse. Je trouve cela désolant.

[Traduction]

Le président: Nous poursuivons... Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Pour revenir sur ce que disait M. Cardin, ces amendements ont été soumis il y a près d'un mois. Je ne savais qu'ils n'avaient pas été remis aux membres du comité.

Le président: D'accord.

M. Peter Julian: À chaque comité auquel j'ai siégé, les membres recevaient les amendements plusieurs jours avant que commence l'étude article par article. Nous parlons depuis deux semaines de cette étude que nous allons faire, certainement cette semaine, et même très probablement aujourd'hui, alors je pense que la question de M. Cardin mérite une réponse. Pourquoi ces documents n'ont-ils pas été distribués plus tôt aux membres du comité?

Le président: Je laisserai la greffière vous répondre. Je ne m'occupe pas de ces choses-là. C'est elle qui le fait.

La greffière du comité (Mme Carmen DePape): J'en ai parlé avec le greffier législatif, et la pratique, dans d'autres comités, consiste à parfois distribuer les documents un jour ou deux avant la tenue de la réunion.

Le président: Si vous saviez que des amendements étaient proposés et vous vouliez les examiner, vous auriez peut-être dû soulever la question avant aujourd'hui, mais j'accepterai l'explication de la greffière. À l'avenir, si des membres du comité souhaitent recevoir les amendements plus tôt, n'hésitez pas à soulever la question devant le comité.

Nous allons maintenant procéder à l'étude article par article. Toutefois, avant de commencer, je tiens à préciser pour le comité que, s'il y a des questions au fur et à mesure que nous passons les articles, nous avons sur place plusieurs témoins qui pourront fournir des éclaircissements sur n'importe quel point, et tous, je pense, ont déjà comparu devant le comité. Nous avons aussi l'avocat général de la Direction générale du droit commercial, au cas où il y a des questions d'ordre juridique précises, ainsi que le greffier législatif qui est à côté de moi, pour la durée de cette étude article par article.

Cela étant dit, j'aimerais commencer avec l'article 1, soit, bien entendu, le titre abrégé, qui est généralement reporté à la fin du projet de loi, en vertu de l'article 75 du Règlement.

Passons donc à l'article 2. Aucun amendement n'a été proposé pour les articles 2 à 5, alors je pourrais suggérer que nous réglions leur sort en groupe, à moins que quelqu'un ait des observations sur les articles 2 à 5 du projet de loi.

(Les articles 2 à 5, inclusivement, sont adoptés.)

(Article 6 — *Droits et obligations fondés sur la partie 1*)

•(1020)

Le président: Je crois qu'un amendement est proposé à l'article 6 par M. Keddy, mais il n'est pas ici aujourd'hui, alors si j'ai bien compris, monsieur Cannan, c'est vous qui allez proposer cet amendement.

M. Ron Cannan: Oui, je vous remercie.

Cela a été un oubli des rédacteurs. Nous ne faisons que supprimer les mots « ou ses règlements ». Je peux vous expliquer pourquoi.

L'article est fondé sur le paragraphe 6(1) de la Loi de mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange Canada-Costa Rica, qui conférerait un pouvoir de réglementation dans la partie 1 de l'article 17 de la loi, lequel traitait de certaines mesures en concernant les vins et eaux-de-vie distillées, sous le régime de l'article III.8 de l'Accord de libre-échange Canada-Costa Rica. Comme cette disposition n'existe plus dans l'Accord, ce pouvoir de réglementation ne figure plus dans la partie 1 du projet de loi C-2 de l'Accord de libre-échange du Canada. Comme il n'y a plus de pouvoir de réglementation à l'article 1 du projet de loi C-2, il faut supprimer l'allusion au pouvoir de réglementation au paragraphe 6 (1). L'amendement ne ferait que supprimer les mots « or regulation » — ces deux mots seulement — au paragraphe 6(1) de

la version anglaise, et leur équivalent en français, « ou ses règlements ». Le texte qui suit indique la partie à supprimer, en gras et en souligné.

Je pense que des documents ont été distribués à ce sujet? La greffière n'a pas reçu de copie de l'amendement? Je tiens à m'assurer que tout le monde l'ait en mains.

Le président: C'est à la première page de la liasse.

Y a-t-il des commentaires sur cet amendement?

Monsieur Brison, vous avez un commentaire?

L'hon. Scott Brison: Quel serait, concrètement, la conséquence de la suppression de « ou ses règlements »? Si on ne l'enlevait pas, quel effet concret cela aurait-il sur la loi?

M. Ron Cannan: Monsieur le président, je pourrais poser la question aux professionnels qui sont ici, mais à ce que je comprends, il n'y a pas de... ce n'est que pour alléger la formulation.

Le président: Nous avons l'avocat général de la Direction générale du droit commercial. Ton, pouvez-vous fournir une explication?

M. Ton Zuijdwijk (avocat général, Direction générale du droit commercial international, ministère des Affaires étrangères et du Commerce international): Pour répondre à la question sur ce qui arriverait si ces mots n'étaient pas supprimés, comme aucun pouvoir de réglementation n'est conféré à la partie 1, la suppression de ces mots n'aurait aucun effet concret, mais nous recommandons la suppression de ces mots pour faire que ce projet de loi soit aussi parfait qu'il peut l'être.

Le président: Je vois. Y a-t-il d'autres commentaires?

(L'amendement est adopté.)

(L'article 6, tel que modifié, est adopté.)

Le président: Merci, monsieur Cannan.

Nous passons maintenant à l'article 7, mais avant cela, j'aimerais préciser que le prochain amendement, à notre connaissance, concerne l'article 33. Puis-je vous demander si vous seriez intéressés à passer à l'article 33? Nous pourrions le faire en regroupant les articles 7 à 32.

Procédons donc ainsi. Je vais m'assurer qu'il n'y a pas de commentaires sur l'un d'eux avant de poursuivre.

Oui, monsieur Brison?

L'hon. Scott Brison: J'ai une question à poser au sujet de l'article 31.

•(1025)

Le président: Eh bien, peut-être pourrions-nous regrouper les articles 7 à 30, et ensuite discuter de l'article 31.

L'hon. Scott Brison: Cela me convient.

Le président: C'est bon.

(Les articles 7 à 30, inclusivement, sont adoptés.)

(Article 31)

Le président: Monsieur Brison.

L'hon. Scott Brison: Monsieur le président, j'ai une question au sujet de l'article 31, sur l'inclusion des pays de l'ALÉNA, le Chili et le Costa Rica. Je pense comprendre le raisonnement, mais j'aimerais que des membres du parti au pouvoir ou des fonctionnaires me l'expliquent clairement.

M. Dean Beyea (chef principal, Division de la politique commerciale internationale, Finances et échanges internationaux, ministère des Finances): Monsieur le président, je peux y répondre.

Cette disposition introduit des traitements tarifaires spécifiquement pour... alors les amendements... les pays de l'ALENA sont déjà là, le Chili est déjà là, et le Costa Rica aussi, compte tenu de nos accords de libre-échange avec ces pays. Ce qu'on fait, c'est qu'on présente l'Islande et le Liechtenstein, la Norvège et la Suisse — les quatre membres de l'AELE. C'est un amendement à une disposition existante, alors c'est une reprise de la clause actuelle, avec des ajouts. C'est ce que nous allons faire avec la plupart des clauses sur les tarifs douaniers. Le principal but visé, tout au long de cette section, c'est d'introduire les nouveaux traitements tarifaires pour ces trois pays. Il y aura trois traitements tarifaires: un pour la Suisse et le Liechtenstein ensemble, un pour la Norvège et un pour la Suisse.

L'hon. Scott Brison: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Cannan.

M. Ron Cannan: Merci, monsieur le président. J'ai une autre question.

Quand le Canada signera d'autres accords de libre-échange, est-ce que cet accord sera modifié ou mis à jour?

M. Dean Beyea: Je vois.

L'élimination des tarifs douaniers est prévue dans les règlements tarifaires du Canada. Le barème des tarifs douaniers comporte, je pense, une douzaine de traitements tarifaires en ce moment. Tous les tarifs prévus dans nos accords de libre-échange sont graduellement éliminés, de même que les programmes de développement comme le tarif des pays moins développés, tout cela est dans cet élément.

M. Ron Cannan: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Cannan.

Merci, Monsieur Beyea, pour cette explication.

(Les articles 31 et 32 sont adoptés.)

(Article 33)

Le président: Nous avons reçu un amendement à l'article 33.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Pour faciliter nos discussions, j'ai remarqué qu'il y a 16 amendements du NPD, mais en réalité, je pense qu'ils devraient être regroupés en quatre sections. La première section porte sur le tarif de l'Islande. Le deuxième groupe de quatre amendements concerne le tarif de la Norvège. Le troisième concerne le tarif de la Suisse et du Liechtenstein, et le quatrième concerne le barème des tarifs en général. Si l'on s'entend que nous devons régler tout cela aujourd'hui, je pense que nous pouvons régler le sort de ces amendements, en fait, en quatre discussions.

La première série, en fait, exclut la construction navale du tarif de l'Islande. De fait, nous avons quatre amendements qui ont le même but.

Pourquoi proposer cela? Je pense que nous venons d'entendre un témoignage très convainquant de l'industrie de la construction navale. De fait, chacun des témoins venus devant nous représenter l'industrie de la construction navale, que ce soit des travailleurs ou des propriétaires de chantiers navals, a dit la même chose. Ils veulent exclure la construction navale de l'AELE. Nous avons une recommandation unanime de l'industrie de la construction navale et une indication très claire que si nous n'exemptons pas la

construction navale, il y aura des répercussions négatives et il y aura des pertes d'emploi, et une fois que nous aurons perdu l'industrie de la construction navale, il sera très difficile, avec l'exode des cerveaux qui s'ensuivra, de faire revivre cette industrie par la suite.

Il m'apparaît très clairement, monsieur le président, que nous avons une recommandation unanime de l'industrie, selon laquelle ce sera source de préjudice, à moins que nous l'excluions. Nous avons une responsabilité, alors, d'exercer une diligence raisonnable et de modifier la Loi de mise en oeuvre pour exclure la construction navale. C'est ce que proposent ces amendements.

C'est une responsabilité que d'autres assemblées législatives et congrès assument. Nous l'avons vu, tout dernièrement, aux États-Unis et au Pérou, quand le Congrès américain a dit, en gros, qu'il allait modifier la Loi de mise en oeuvre. Le Pérou, par la suite, a ratifié ces changements. Nous l'avons vu avec la Communauté européenne et le Marché commun des Caraïbes. C'était le même genre de situation, où certaines législatures des Caraïbes ont réagi à la Loi de mise en oeuvre. L'Union européenne est en train de procéder, plus ou moins, à une refonte de ces éléments.

Quand nous avons une recommandation unanime de l'industrie, nous avons la responsabilité, en notre qualité de législateurs, d'exercer une diligence raisonnable et de modifier la Loi de mise en oeuvre en fonction de l'industrie. Tous les partis de l'opposition ont exprimé, en regard de l'AELE, leur inquiétude pour l'industrie de la construction navale.

La réalité, monsieur le président, c'est que si nous excluons l'industrie de la construction navale à l'étape du comité, aucune pression plus grande ne pourrait être exercée sur le gouvernement pour le faire qu'à l'étape du comité, alors, en fait, le gouvernement est forcé d'agir relativement à tous les autres enjeux à propos desquels, très clairement, d'après les témoignages que nous avons entendus, il n'a encore rien fait. En matière de combinaison de la DDA et du MFS, il n'a rien fait.

L'exclusion de la construction navale à l'étape du comité nous permet de maximiser cette pression pour faire agir le gouvernement. Les politiques d'approvisionnement « Achetez canadien » et la mise en place de mesures véritables de stimulation de l'économie pour l'industrie de la construction navale nous permettent d'exercer cette pression maximale que demande l'industrie pour pousser le gouvernement à agir.

L'exclusion de la construction navale à l'étape du comité est logique. Ainsi on augmente la pression sur le gouvernement et, en réalité, je pense, cela met la construction navale en tête des priorités du gouvernement pour ces prochaines semaines.

Nous savons qu'il y aura des effets négatifs. Nous savons que nous avons une occasion, en tant que comité, d'être aujourd'hui des héros ou des lâches. Nous pouvons être des héros si nous excluons la construction navale à l'étape du comité. Nous serons des lâches, je pense, si nous cédon et montrons que l'industrie de la construction navale nous importe peu.

Je pense que c'est bien plus qu'une industrie symbolique. Nous avons la plus grande ligne de côte du monde, et pourtant, nous avons une industrie de la construction navale qui est au bout du rouleau. Elle revêt une importance symbolique pour tous les Canadiens, il me semble, mais quand on pense aux ramifications économiques, dans des endroits comme la Nouvelle-Écosse, du déclin de l'industrie de la construction navale, comme l'on bien dit les représentants de l'industrie, on peut comprendre que les répercussions économiques pourraient être énormes.

• (1030)

Pour toutes ces raisons donc, il m'est évident qu'une exemption est justifiée; en fait, il nous incombe d'en imposer une. Le gouvernement ressentira des pressions pour agir immédiatement. Lorsque le projet de loi retournera à la Chambre des communes, nous verrons le résultat de notre décision et il se peut qu'à ce moment-là, certains partis souhaitent changer leur position. Cependant, aujourd'hui nous sommes tenus d'écouter l'industrie, d'exempter la construction navale de l'accord et d'obliger le gouvernement à agir afin de sauver notre industrie.

Le président: Merci, monsieur Julian. Vous avez expliqué clairement et admirablement le motif de l'amendement.

Le projet de loi C-2 modifie, entre autres, le tarif des douanes afin de réduire les tarifs...

Monsieur Cannis.

M. John Cannis: Je crois que M. Silva avait levé la main.

Le président: Oui, je m'en suis rendu compte. Merci.

Nous allons d'abord traiter l'amendement et ensuite je vais accorder la parole à M. Silva. J'ai noté son nom. Merci, monsieur Cannis.

Je disais donc que le projet de loi C-2 modifie, entre autres, le tarif des douanes afin de prévoir une réduction des taux tarifaires convenus dans le cadre de l'ALECE. Selon l'article 33 de l'accord, les marchandises provenant de l'Islande et portant la mention « Q1 » ou « Q2 » bénéficieraient d'une réduction graduelle et constante du tarif jusqu'au taux final, la franchise en douanes.

Cet amendement, comme l'a dit si éloquemment M. Julian, vise à éliminer certaines dispositions de l'article 33, notamment celles concernant les marchandises portant la mention « Q1 » et « Q2 » dans la colonne « Tarif de préférence ».

Tel qu'il est indiqué à la page 654 de *La procédure et les usages de la Chambre des communes*:

Un amendement à un projet de loi renvoyé à un comité *après* la deuxième lecture est irrecevable si l'on dépasse la portée et le principe.

En ma qualité de président, j'estime que la suppression des dispositions va à l'encontre de l'intention de l'ALECE et du principe du projet de loi C-2, ce qui rend l'amendement irrecevable. Par conséquent, les amendements qui suivent sont également irrecevables, soit les NDP-2, NDP-3 et NDP-4 annoncés par M. Julian.

Monsieur Silva, souhaitez-vous intervenir à ce sujet?

• (1035)

M. Mario Silva (Davenport, Lib.): Vous avez déjà répondu à bien des questions que j'avais. J'allais dire que, bien que je sois un nouveau membre du comité, je m'y connais quand même en procédure parlementaire. En vertu de la Constitution, les accords commerciaux relèvent du gouvernement. Je sais que notre comité est saisi du projet de loi, mais notre système ne ressemble pas au système américain, car la Constitution des États-Unis prévoit que le Congrès doit approuver l'accord. Il serait possible sur le plan technique que le comité vote contre l'accord et que le gouvernement le signe et le ratifie quand même. Notre système diffère beaucoup du système américain.

Je crois que nous pouvons voter pour ou contre l'accord, mais je ne suis pas sûr que les amendements proposés par le Comité puissent être imposés au gouvernement...

Le président: D'accord, j'ai compris. Vous n'invoquez pas le Règlement. Le président a rendu sa décision. Les amendements sont irrecevables. Ma décision ne peut faire l'objet d'un débat.

M. Mario Silva: Je ne contestais pas votre décision, en passant. Je voulais obtenir une clarification et vous demander si j'avais raison.

Le président: Vous avez raison. Merci.

Bon. Nous passons maintenant à l'amendement NDP-5.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président...

Le président: Monsieur Harris.

M. Richard Harris (Cariboo—Prince George, PCC): J'invoque le Règlement pour remercier M. Silva de son intervention.

Le président: Nul besoin d'invoquer le Règlement, monsieur Harris. Merci tout de même.

Monsieur Julian, vous pouvez déposer votre amendement, soit le NDP-5.

M. Peter Julian: Monsieur le président, je ne suis pas d'accord avec votre décision concernant les amendements NDP-1 à NDP-4. Ces amendements ne dépassent aucunement la portée du projet de loi. En fait, il est tout à fait normal, dans le cas d'un projet de loi de mise en oeuvre, d'adopter ou de supprimer à cette étape...

Le président: Pardon, monsieur Julian, contestez-vous la décision de la présidence?

M. Peter Julian: Non, monsieur le président.

Le président: Je vous prie de déposer votre amendement et de continuer.

M. Peter Julian: Monsieur le président, je devine que votre décision concernant cette prochaine série d'amendements ressemblera à la dernière et je la contesterai. J'aimerais réagir à l'intervention de M. Silva.

Je dépose les amendements NDP-5 à NDP-8, monsieur le président. Nous en sommes saisis.

Le président: D'accord.

M. Peter Julian: J'aimerais tout d'abord réagir aux propos de M. Sylvain. Le Parlement est souverain et il lui incombe d'amender des projets de loi de mise en oeuvre. L'amendement ne modifie pas le libellé du traité; il modifie plutôt l'incidence de l'accord, ce qui voudra dire, bien sûr, que s'il y a exemption de la construction navale, il faudra expliquer à nos partenaires commerciaux de l'AELE que le Parlement a modifié le projet de loi de mise en oeuvre. L'AELE devra réagir, à l'instar de la façon dont a réagi le Pérou lorsque le Congrès américain a modifié l'accord de libre-échange américano-péruvien. Les parlements du monde entier exercent un droit de regard et font preuve de diligence raisonnable, et ce, de façon courante.

Il ne s'agit pas d'avoir le même système ou non. Et ce n'est certainement pas une question de responsabilité constitutionnelle. Nous avons le droit et la responsabilité de le faire, et j'insiste sur la responsabilité. Nous sommes certainement en droit d'amender le projet de loi de mise en oeuvre.

La prochaine série d'amendements vise le tarif de la Norvège, la source de la plupart des préoccupations entourant notre industrie de construction navale. Les Norvégiens ont réussi à renforcer leur secteur de construction navale grâce à un plan de développement stratégique astucieux. La Norvège s'est dotée d'une stratégie pour ce secteur, au contraire du Canada. Alors que le secteur de construction navale du Canada connaît un déclin marqué — et M. MacPherson vient d'indiquer que nous n'en sommes qu'à un tiers de notre capacité, ce qui se traduit par des milliers de mises à pied —, la Norvège a accru sa capacité et est devenue l'un des chefs de file de la construction navale.

Monsieur le président, vous êtes trop jeune pour vous en souvenir, mais pendant la Seconde Guerre mondiale, notre marine était quatrième en rang d'importance mondiale et les chantiers maritimes du pays, comme ceux de la Colombie-Britannique et de la Nouvelle-Écosse, ainsi que le chantier naval Davie Québec, tournaient à plein régime. Notre industrie, autrefois florissante, pâtit. En Norvège, c'est l'inverse. Comment l'expliquer? La Norvège a soutenu son industrie de construction navale tandis que nous l'avons oubliée et nous devons maintenant agir.

En vertu de la Constitution et du Règlement régissant les comités, nous pouvons amender le projet de loi de mise en oeuvre. Les amendements ne dépassent aucunement la portée du projet de loi.

Monsieur le président, je vais contester votre décision si elle va dans ce sens.

• (1040)

Le président: Ne mettez pas la charrue avant les boeufs.

M. Peter Julian: Il est évident que les amendements proposés sont conformes à la Constitution. La portée du projet de loi est respectée. L'ensemble du secteur de la construction navale demande ces amendements. Il nous incombe, à mon avis, de les adopter.

Le président: Merci, monsieur Julian.

M. Julian dépose l'amendement NDP-5 ainsi que les modifications consécutives NDP-6, NDP-7 et NDP-8.

Monsieur Julian, comme vous l'avez deviné, j'estime que la suppression de ces dispositions va à l'encontre de l'ALECA et du principe du projet de loi C-2, ce qui rend l'amendement irrecevable. Par conséquent, je dois également rejeter les modifications consécutives NDP-6, NDP-7 et NDP-8. Ma décision ne peut faire l'objet d'un débat.

Passons à autre chose.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, j'invoque le Règlement! Je conteste votre décision.

Le président: D'accord.

M. Julian a contesté la décision du président. Ma décision ne peut faire l'objet d'un débat. Je vais demander à ceux qui appuient la décision de la présidence de lever la main.

Je répète que j'ai statué que les amendements déposés par M. Julian concernant l'exemption de la Norvège sont irrecevables. Le président a décidé que ces amendements sont irrecevables et qu'ils vont à l'encontre du principe du projet de loi C-2. M. Julian a contesté la décision de la présidence. Or, ma décision ne peut faire l'objet d'un débat.

Je demande aux membres du Comité qui appuient la décision de la présidence de lever la main.

(La décision de la présidence est maintenue par 9 voix contre 3.)

M. Peter Julian: Monsieur le président, le résultat était de 9 voix contre 3, mais il n'y a qu'onze membres.

La greffière: Je suis désolée. C'était en fait 8 voix contre 3.

M. Ron Cannan: Vous avez quand même perdu.

M. Peter Julian: Mais d'un peu moins.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à l'amendement suivant, soit l'amendement NDP-9.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, je dépose les amendements NDP-9 à NDP-12.

Malheureusement, aucun des témoignages recueillis aujourd'hui n'a fait état de craintes vis-à-vis des industries de construction navale de la Suisse ou du Liechtenstein. Par conséquent, je crois qu'il sera un peu plus difficile de déposer ces amendements alors que c'est le secteur norvégien qui, de toute évidence, est source de préoccupation.

Monsieur le président, je devine que vous allez rejeter ces amendements aussi.

Le président: Déposez vos amendements et je rendrai ma décision.

M. Peter Julian: Monsieur le président, ces amendements prévoient l'exemption de la construction navale dont ont parlé les représentants de l'industrie. Si vous les jugez irrecevables, le projet de loi sera lu une troisième fois. Comme vous le savez, nous débattons ces amendements à la Chambre.

S'ils ne sont pas débattus à l'étape de l'examen par le comité et s'ils correspondent clairement à la portée du projet de loi, les amendements pourront faire l'objet d'un rapport de comité. Nous allons encore les débattre. Je ne saisis pas trop la stratégie du gouvernement, car s'il refuse de voter les amendements en comité, il y aura un débat à la Chambre. Nous disposerons donc de plus de temps pour discuter avec nos collègues libéraux de la possibilité d'exempter la construction navale de l'accord. Dans un sens, monsieur le président...

• (1045)

Le président: D'accord. Cela suffit.

M. Peter Julian: Il nous reste 14 minutes.

Le président: Monsieur Julian, vous avez déposé l'amendement et maintenant vous lancez un débat sur une question qui n'a aucun rapport.

M. Peter Julian: C'est juste.

Le président: Tout à fait. Vous avez vu juste lorsque vous avez dit que le président rendrait la même décision, c'est-à-dire...

M. Peter Julian: Je la vois venir.

Le président: Vous la voyez venir?

En ce qui concerne l'amendement NDP-9, le président est d'avis que la suppression de ces dispositions va à l'encontre de l'AELE et du principe du projet de loi C-2, ce qui le rend irrecevable. Par conséquent, le président statue que les modifications consécutives suivantes sont irrecevables, c'est-à-dire NDP-10, NDP-11, NDP-12, NDP-13, NDP-14, NDP-15 et NDP-16.

Je sais que je suis allé au-delà du NDP-13. Les amendements NDP-14, NDP-15 et NDP-16, qui concernent la liste tarifaire, n'ont pas été déposés. S'il n'y a pas d'amendement, il n'y a aucune raison d'en parler. On va donc gagner du temps si je déclare tous les amendements irrecevables.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, je conteste votre décision.

Le président: M. Julian conteste la décision.

Une seule décision ou toutes les décisions, monsieur Julian?

M. Peter Julian: Tous les amendements respectent la portée du projet de loi.

Le président: Voilà.

M. Julian conteste encore une fois la décision de la présidence concernant la recevabilité des amendements. La présidence a jugé que ces amendements étaient irrecevables.

(La décision de la présidence est maintenue par 8 voix contre 3.)

Le président: Il n'y a pas d'amendement visant l'article 33.

(L'article 33 est adopté.)

Le président: Le prochain amendement concerne l'article 38. Plaît-il aux membres du Comité d'adopter les articles 34 à 38 inclusivement?

(Les articles 34 à 38 inclusivement sont adoptés.)

Le président: Plaît-il aux membres du comité d'adopter les annexes 1 à 7?

M. Peter Julian: Avec dissidence.

(Les annexes 1 à 7 inclusivement sont adoptées avec dissidence.)

(Article 1 — *Titre abrégé*)

Le président: Chers collègues, nous revenons au début.

Plaît-il aux membres du comité d'adopter le titre abrégé?

M. Peter Julian: Avec dissidence.

(L'article 1 est adopté avec dissidence.)

Le président: Plaît-il aux membres du comité d'adopter le titre abrégé?

Des voix: Oui.

M. Peter Julian: Avec dissidence.

Le président: Plaît-il aux membres du comité d'adopter le projet de loi modifié? Je vous rappelle que l'amendement déposé par M. Keddy a été adopté.

Des voix: Oui.

M. Peter Julian: Avec dissidence.

Le président: Plaît-il au comité que la présidence fasse rapport du projet de loi à la Chambre ?

Des voix: Oui.

M. Peter Julian: Avec dissidence.

Le président: Plaît-il au comité d'ordonner la réimpression du projet de loi?

Des voix: Oui.

• (1050)

M. Peter Julian: Avec dissidence.

Le président: Le commis législatif est-il satisfait? D'accord.

Je remercie le comité de son travail et je remercie les témoins de leur patience et de leur collaboration. Vous nous avez grandement aidés.

Nous avons terminé l'examen du projet de loi C-2. Il n'y a pas d'autre point à l'ordre du jour.

Je rappelle aux membres que la séance de jeudi commencera une heure plus tard. Elle aura lieu dans la salle 253-D de l'édifice du Centre à 10 heures.

La séance est levée.

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

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

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

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

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.