



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 141 • NUMÉRO 121 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le jeudi 1^{er} mars 2007

—
Présidence de l'honorable Peter Milliken

TABLE DES MATIÈRES

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

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

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le jeudi 1^{er} mars 2007

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

AFFAIRES COURANTES

• (1000)

[Traduction]

LA LOI SUR LA GENDARMERIE ROYALE DU CANADA

L'hon. Stockwell Day (ministre de la Sécurité publique, PCC): Monsieur le Président, conformément au paragraphe 20(5) de la Loi sur la Gendarmerie royale du Canada, j'ai le plaisir de déposer, dans les deux langues officielles, 80 ententes concernant le Service de police socio-préventive des Premières nations de la Gendarmerie royale du Canada conclues avec des collectivités de partout au Canada.

Dans le cadre de ces ententes, les membres de la GRC fourniront des services de police spécialisés aux collectivités des Premières nations du Canada. Ces ententes envoient le message clair que le gouvernement du Canada est déterminé à rendre les collectivités plus sûres et à travailler en collaboration avec les provinces, les territoires et les collectivités des Premières nations.

* * *

LA LOI SUR LE VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL

L'hon. Stockwell Day (ministre de la Sécurité publique, PCC): Conformément au paragraphe 24(2) de la Loi sur le vérificateur général, j'ai aussi le plaisir de déposer, dans les deux langues officielles, la quatrième stratégie de développement durable du Service correctionnel du Canada, intitulée *Contribuer à des collectivités canadiennes justes, paisibles, sécuritaires et respectueuses des ressources naturelles et des capacités écologiques*.

Conformément au paragraphe 24(2) de la Loi sur le vérificateur général, j'ai le plaisir de déposer, dans les deux langues officielles, la quatrième stratégie de développement durable de la GRC pour les années 2007 à 2009, qui met l'accent sur des foyers sûrs et des collectivités durables.

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

L'hon. Geoff Regan (Halifax-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le deuxième rapport du Comité permanent de l'environnement et du développement durable.

Conformément à son ordre de renvoi adopté en vertu du paragraphe 108(2) du Règlement, le comité a étudié une motion demandant au gouvernement de présenter un projet de loi visant à renforcer les pouvoirs du commissaire à l'environnement et au développement durable, qu'il a convenu d'adopter le lundi 26 février 2007.

PATRIMOINE CANADIEN

M. Gary Schellenberger (Perth—Wellington, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le seizième rapport du Comité permanent du patrimoine canadien concernant le Fonds canadien de la télévision.

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Gary Goodyear (Cambridge, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le trente-septième rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre portant sur la question du décorum à la Chambre.

* * *

LE CODE CANADIEN DU TRAVAIL

M. Omar Alghabra (Mississauga—Erindale, Lib.) demande à présenter le projet de loi C-409, Loi modifiant le Code canadien du travail (maladie ou accident).

— Monsieur le Président, j'ai le plaisir de présenter un projet de loi intitulé Loi modifiant le Code canadien du travail (maladie ou accident). Le projet de loi modifierait le Code canadien du travail afin de porter de 12 semaines à 52 semaines la période durant laquelle un employé peut s'absenter du travail en raison de maladie ou d'accident sans être congédié, suspendu, mis à pied, rétrogradé ou soumis à des mesures disciplinaires par l'employeur.

Le fait de prolonger cette période, qui est actuellement de 12 semaines, aurait un effet direct sur les fonctionnaires fédéraux relevant du Code canadien du travail qui tombent gravement malades ou qui subissent une blessure grave non liée au travail et qui ne sont pas couverts par un ensemble d'avantages sociaux. Cela permettrait à de tels fonctionnaires de récupérer l'esprit en paix, sachant que leur emploi n'est pas menacé.

J'espère que les députés reconnaîtront l'importance d'appuyer ce projet de loi.

Travaux des subsides

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

* * *

• (1005)

PÉTITIONS

L'ALPHABÉTISATION

M. Michael Ignatieff (Etobicoke—Lakeshore, Lib.): Monsieur le Président, je dépose aujourd'hui une pétition signée par mes électeurs qui demandent au Parlement de rétablir le financement des programmes d'alphabétisation qui a été éliminé par le gouvernement conservateur.

Les pétitionnaires constatent l'importance de l'alphabétisation pour le développement social et économique. Ils soulignent la nécessité d'aider les 38 p. 100 de Canadiens qui ont du mal à lire et à écrire. Ils reconnaissent également que l'analphabétisme coûte 10 milliards de dollars par année à la société canadienne et que son élimination est essentielle pour assurer la compétitivité du Canada.

Je me joins aux électeurs de ma circonscription, Etobicoke—Lakeshore, pour demander au gouvernement de rétablir le financement des programmes d'alphabétisation et d'élaborer une stratégie nationale d'alphabétisation qui permettra à tous les Canadiens d'acquérir les compétences de base que sont la lecture et l'écriture.

L'ÂGE DU CONSENTEMENT

M. Leon Benoit (Vegreville—Wainwright, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de présenter une pétition au nom des gens de ma circonscription. Ils reconnaissent que le gouvernement est responsable de la protection de nos enfants contre les prédateurs sexuels, et que cela doit constituer une des principales priorités du gouvernement fédéral.

Les pétitionnaires croient que le Parlement devrait modifier et faire appliquer le Code criminel afin de protéger les membres les plus vulnérables de notre société, et ils demandent au gouvernement, en Parlement assemblé, de prendre toutes les mesures nécessaires pour faire passer l'âge du consentement de 14 à 16 ans. J'appuie cette pétition.

* * *

QUESTIONS AU FEUILLETON

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, je demande que toutes les questions restent au *Feuilleton*.

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

TRAVAUX DES SUBSIDES

MOTION DE L'OPPOSITION — L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE

M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ) propose:

Que la Chambre dénonce l'attitude de laisser-aller du gouvernement qui a prévalu dans sa négociation avec Boeing, déplore que le Québec n'ait pas eu sa juste part des

retombées économiques de ce contrat compte tenu de l'importance de son industrie aéronautique, soit près de 60 pour 100, et demande au gouvernement de prévoir une juste répartition régionale des retombées économiques pour tous les contrats futurs.

M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ): Monsieur le Président, il y a eu consultation entre les partis et vous constaterez qu'il y a consentement unanime à l'égard de la motion suivante:

Qu'à la conclusion du débat d'aujourd'hui sur la motion d'opposition du député de Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, toutes les questions nécessaires pour disposer de cette motion soient réputées mises aux voix et que le vote par appel nominal soit réputé demandé et différé jusqu'au mardi 20 mars 2007, à la fin de la période prévue pour les ordres du gouvernement.

Le Président: L'honorable whip du Bloc québécois a-t-il le consentement unanime de la Chambre afin de présenter cette motion?

Des voix: D'accord.

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

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

• (1010)

M. Paul Crête: Monsieur le Président, vous avez lu la motion. Il est très étonnant qu'on soit obligé de venir devant le Parlement pour demander au gouvernement d'assurer une répartition équitable des contrats donnés à même l'argent des contribuables pour toute l'industrie de l'aéronautique.

Je relis la motion:

Que la Chambre dénonce l'attitude de laisser-aller du gouvernement qui a prévalu dans sa négociation avec Boeing, déplore que le Québec n'ait pas eu sa juste part des retombées économiques de ce contrat compte tenu de l'importance de son industrie aéronautique, soit près de 60 pour 100, et demande au gouvernement de prévoir une juste répartition régionale des retombées économiques pour tous les contrats futurs.

Compte tenu de ces investissements dans le secteur aéronautique, le laisser-faire du gouvernement conservateur a pour conséquence que le Québec aura 18 500 emplois de moins par année. En effet, on sait que de la façon dont le gouvernement fonctionne actuellement, au mieux, à peu près 30 p. 100 des retombées économiques iront au Québec, alors que le Québec représente près de 60 p. 100 de l'industrie aéronautique. Si on avait tout simplement dit qu'on allait respecter la répartition géographique existant au Canada, la répartition de l'importance de l'industrie aéronautique en fonction du territoire, le Québec aurait eu entre 55 et 60 p. 100 des retombées économiques.

Le choix du gouvernement conservateur de ne pas imposer ce type de conditions a été fait de façon délibérée. Par contre, le gouvernement a décidé d'imposer, par exemple, le fait que l'entreprise devait assurer 50 p. 100 des retombées dans le secteur aéronautique et 50 p. 100 dans d'autres secteurs. En ce qui concerne les 50 p. 100 du secteur de l'aéronautique, le gouvernement a même dit que ce serait dans neuf secteurs identifiés d'avance.

Travaux des subsides

Par conséquent, rien n'empêchait le gouvernement d'imposer ce type de conditions, surtout qu'il a le gros bout du bâton, qu'il donne un contrat quasiment sans appel d'offres et qu'il peut décider quelle compagnie obtiendra le contrat. Il avait vraiment une bonne prise pour s'assurer que le Québec aurait eu sa part. À cet égard, les ministres conservateurs du Québec ont particulièrement failli à la tâche. C'est pour cela que nous ramenons cette question à la Chambre aujourd'hui. Nous espérons que l'ensemble des députés de cette Chambre appuieront cette motion pour qu'on en arrive à des conclusions satisfaisantes. Il faut que le gouvernement modifie sa position et que le Québec puisse recevoir une proportion équitable des investissements en aéronautique.

Ce que le Québec veut, ce n'est pas la charité. L'industrie aéronautique québécoise représente entre 55 et 60 p. 100 de l'industrie aéronautique canadienne. Il serait normal qu'il reçoive sa part, et c'est cette juste part que l'on réclame. On veut que cette Chambre dise au gouvernement conservateur qu'il n'a pas fait ses devoirs correctement, qu'il aurait dû imposer à Boeing des pourcentages d'investissements dans le territoire en fonction de la répartition existante. Cela aurait été véritablement équitable.

Lorsque le ministre de l'Industrie nous dit que c'est un contrat privé et qu'il ne peut pas intervenir, c'est évident qu'il est complètement dans l'erreur. En effet, il est lui-même intervenu. Il a imposé des conditions sur les quantités de retombées, mais il n'a pas fait preuve de courage, ou on lui a simplement dit qu'on n'acceptait pas cette proposition. Publiquement, le premier ministre est venu dire à la population qu'il n'y aurait pas de répartition géographique. Même si le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux a prétendu qu'il essayait d'aller en chercher le plus possible pour le Québec, le ministre de l'Industrie, lui, a adopté à 100 p. 100 la position du premier ministre. En ce sens, il est particulièrement responsable du gâchis actuel qui va résulter de cette situation.

Il n'y a pas que le Bloc québécois qui est frustré et en colère face à cette situation. Ce matin, dans *Le Devoir*, dans un article intitulé « L'industrie aérospatiale est en colère », Mme Sue Dabrowski, directrice générale de l'Association québécoise de l'aérospatiale disait:

Le gouvernement fédéral a une responsabilité. Il ne peut pas s'en laver les mains et dire « démerdez-vous »! S'il continue dans cette voie, il faudra mener la bataille.

Parce qu'elle essaie d'avoir une rencontre avec le ministre de l'Industrie depuis des mois, en fait depuis l'élection de l'année passée, elle ajoutait ceci:

Je suis très déçue. J'espère encore le rencontrer et lui dire que le processus éprouve des problèmes. Il faut travailler en équipe.

Donc, c'est cette approche des conservateurs, ce laisser-faire, qui vient fausser le jeu.

On prétend vouloir donner des chances égales à tout le monde, mais ce n'est pas ce qu'on fait. En effet, la compagnie qui a vu le contrat Boeing possède déjà des entreprises en Ontario, au Manitoba et dans l'Ouest. Il est tout à fait naturel de la part de la compagnie qu'elle aille vers ses succursales, vers ses sous-traitants habituels. Donc, sciemment, volontairement, le gouvernement conservateur a décidé de déplacer l'industrie aéronautique au Canada. Il fait en sorte que le pourcentage d'investissements faits du côté du Québec sera moindre que celui qu'on souhaitait, qu'on espérait et qu'on méritait en toute équité.

•(1015)

La résultante de cette situation est que cela nuit à l'industrie aérospatiale qui est très mal à l'aise avec cette décision du

gouvernement. Il faut absolument qu'on manifeste en cette Chambre que nous sommes en désaccord avec cette position.

Le gouvernement aurait pu imposer toutes les conditions qu'il voulait. Les achats militaires sont exclus des accords commerciaux. Il n'y a donc pas de problème par rapport à l'OMC ou à d'autres organismes internationaux. Les gouvernements peuvent faire leurs achats militaires où ils veulent en posant les conditions qu'ils veulent. Toutefois, dans le cas présent, le gouvernement a prévu que les retombées au Canada seraient équivalentes au montant du contrat, mais n'a pas prévu de retombées pour le Québec. Sciemment, on a fait le choix de sacrifier l'industrie aéronautique québécoise au bénéfice d'autres parties du Canada.

Malheureusement, on sait que l'industrie automobile est concentrée en Ontario. La pratique est la même au Canada en aéronautique parce qu'on a développé une expertise et une compétence, non seulement chez les grandes entreprises, mais aussi chez les PME qui sont dans ce secteur. Elles vont toutes souffrir de cette décision. Ce n'est pas seulement la grande région de Montréal qui en souffrira. Nous avons obtenu le nombre d'entreprises qui ont des contrats dans l'aéronautique un peu partout au Québec et il y en a dans chacune des régions du Québec. Aujourd'hui, ce sont ces entreprises qui sont pénalisées par la position du gouvernement conservateur. Ottawa a affaibli le seul vrai pôle aéronautique au Canada. Dans l'industrie de l'aéronautique, on retrouve quelques grandes entreprises qui fabriquent des avions ou des moteurs, mais on a aussi une foule de fournisseurs qui travaillent en sous contrats et le seul pôle aéronautique est celui du Québec. En ce sens, la position actuellement du gouvernement est très triste.

Le Québec y perd, parce que comme l'industrie québécoise constitue un pôle en soi, elle est moins intégrée à l'industrie américaine que les usines canadiennes qui gravitent déjà autour de l'orbite américaine. On sait que l'industrie aéronautique au Canada s'est beaucoup développée en tenant compte des besoins du secteur privé. Il y a une certaine partie qui est liée à l'armée, à l'aviation, mais c'était beaucoup moins présent.

D'ailleurs, le 31 décembre 2006, les conservateurs ont mis fin au programme Partenariat technologique Canada. On peut aller voir sur le site web du ministère, il n'y a plus de programme Partenariat technologique Canada. Le ministre nous avait annoncé pendant des mois et des mois que le programme faisait l'objet d'une analyse et qu'il y aurait un nouveau programme qui serait annoncé. On n'a pas vu ce nouveau programme. Maintenant, le message qu'on envoie à l'ensemble de la planète, c'est qu'au Canada, si vous voulez investir en aéronautique, vous n'aurez pas le soutien des gouvernements, comme on l'a au Brésil, aux États-Unis ou ailleurs. Ce qui veut dire que pour des investissements qui se décident souvent sur plusieurs années d'avance, il y a présentement un manque flagrant dans l'attitude du gouvernement conservateur. Cela s'ajoute et s'inscrit dans le même esprit de dire qu'on ne veut pas intervenir d'aucune façon dans l'économie.

Avec les trois contrats, on donnera environ 10 milliards de dollars, et c'est une entreprise privée qui décidera des choix de tout le secteur industriel, en sachant dès le départ qu'il n'y a pas une tendance naturelle chez Boeing d'investir dans Bombardier. C'est un compétiteur. Ce n'est donc pas une tendance naturelle qui existe. Il y avait une responsabilité pour le gouvernement de rationaliser le marché de ce côté-là et il a décidé de ne pas saisir cette occasion. C'est ce qu'on lui reproche aujourd'hui.

Travaux des subsides

Les retombées au Canada devraient totaliser autour de 9,2 milliards de dollars. Le gouvernement va être responsable avec son choix actuel de la perte de 18 500 emplois. On affaiblit ainsi l'industrie aéronautique québécoise et le gouvernement s'en prend au fleuron de notre économie. C'est pour cette raison qu'on ne doit pas être étonnés de la colère qui est manifestée au Québec chez tous les représentants industriels du secteur aéronautique.

Non seulement est-il content d'affaiblir l'industrie, le gouvernement assombrit aussi son avenir. Il y a une règle dans l'industrie aéronautique, à savoir que plus on s'intègre tôt dans le développement d'un nouveau produit, plus on travaille sur des projets intéressants sur le plan technologique. Inversement, les fournisseurs qui s'intègrent plus tard travaillent sur les composantes plus mineures et il y aura moins de recherches sur les technologies. Dans le cas présent, c'est ce qu'il y aura comme conséquences. On va se ramasser avec les miettes des projets, plutôt que d'avoir le coeur des projets de recherche, des nouveaux produits et du développement. Il s'agit là encore d'une conséquence très négative de la décision des conservateurs de ne pas intervenir dans ce secteur. C'est à se demander si les conservateurs ne sont pas pathologiquement opposés à l'industrie aéronautique québécoise.

Dans le passé, on a vu des sorties véhémentes du Parti réformiste. Souvenons-nous en. C'est cet esprit qui revient aujourd'hui, comme quoi tout ce qui se faisait au Québec était mauvais et le fait que le gouvernement aide l'industrie aéronautique était un avantage indu qu'on donnait au Québec. Or, partout dans le monde, cette industrie est aidée, appuyée et assistée par les gouvernements.

• (1020)

Au Canada, on fait marche arrière et on va dans le sens contraire. De ce côté, c'est tout à fait mauvais.

Le Bloc québécois propose depuis longtemps d'avoir une véritable politique sur l'aéronautique. Malheureusement, les gestes des conservateurs sont complètement contraires. On a besoin d'un important virage. La politique réclamée est la suivante. D'abord, il doit y avoir un programme clair et prévisible de soutien à la recherche et au développement afin qu'on puisse dire à la face du monde qu'en investissant en aéronautique chez nous, on reçoit de l'aide sous forme d'un programme destiné à la recherche et au développement.

De plus, on a besoin d'un engagement ferme et prévisible de financement des banques, en particulier pour les ventes à l'exportation. De ce côté, des programmes existent, le gouvernement doit fournir un effort additionnel.

Ensuite, on a besoin d'une politique de soutien pour les PME qui oeuvrent dans le domaine de l'aéronautique. Pour assurer le maximum de retombées économiques, il faut que les petites entreprises, celles qui sont moins capables d'intervenir sur les marchés internationaux, puissent avoir les appuis nécessaires pour se regrouper et obtenir les contrats pertinents. Enfin, on doit se doter d'une politique d'achats militaires qui favorise le développement de l'industrie. Pourtant, aujourd'hui, ce qui est devant nous, c'est le contraire.

J'ai trouvé déplorable d'entendre le ministre des Travaux publics, lors d'une conférence de presse, annoncer qu'on était incapable de dire quel serait le pourcentage de retombées pour chacune des régions du Canada, et particulièrement pour le Québec. En effet, j'ai trouvé déplorable que le ministre dise que la région sera en fait le Canada. Certaines parties du Canada ont travaillé fort pour développer ce secteur. C'est le Québec qui est le pôle majeur.

L'attitude des conservateurs est totalement frustrante et insatisfaisante pour tous les Québécois et les Québécoises.

Le vendredi 2 février 2007, le gouvernement a acheté quatre C-17, des avions de transport de matériel. En échange de ce travail de fabrication à forte valeur ajoutée, le gouvernement fédéral exige que les fournisseurs des trois projets garantissent des retombées économiques maximales. D'aucune façon n'a-t-on voulu dire qu'il fallait assurer la part du Québec dans ces retombées. On ne retrouve pas les éléments qu'on aurait souhaités.

L'industrie aéronautique est principalement concentrée dans la région de Montréal et dans beaucoup de PME. Cette industrie génère des milliers et des milliers d'emplois. Le Québec est le leader dans ce domaine. Au Québec, l'aéronautique représente 250 entreprises, dont 240 PME, qui fournissent des livraisons de plus de 11 milliards de dollars dont 89 p. 100 des livraisons sont destinés à l'exportation. Cela correspond exactement à ce qu'on nous dit depuis 10 ans, 15 ans ou 20 ans. Il faut développer les secteurs des créneaux spécialisés, créneaux qui permettront l'exportation. Le Québec a développé cette expertise, a créé des produits et a pris sa place. Soudainement, à la suite d'une décision du gouvernement conservateur, ce solide château fort sera ébranlé parce qu'on permet à une compagnie américaine de décider du développement de l'industrie aéronautique au Canada.

Les emplois du secteur de l'aéronautique sont des emplois de qualité dont le salaire moyen dépasse 58 000 \$ par année. Dans le domaine de l'aéronautique, le Québec est un leader de classe mondiale et se situe au sixième rang derrière les États-Unis, la France, le Royaume-Uni, l'Allemagne et le Japon. La région de Montréal, là où sont concentrées 95 p. 100 des activités, se classe au cinquième rang mondial en matière d'emploi dans le domaine de l'aéronautique. Chaque année, le gouvernement fédéral tire de ce secteur des recettes fiscales équivalent à 2,1 milliards de dollars. C'est un secteur névralgique pour le Québec et pour le Canada.

Lorsqu'on essaie de comprendre pourquoi le gouvernement conservateur a décidé de faire fi de la répartition existante au Québec, on a beaucoup de difficultés à trouver des raisons, si ce n'est que pour déstabiliser l'organisation de l'industrie aéronautique du Québec. On a besoin d'une aide beaucoup plus développée dans ce secteur. On aurait aussi eu besoin d'un geste clair et précis du gouvernement fédéral. Ce dernier aurait dû dire clairement à Boeing qu'il lui accorderait les contrats, et que Boeing pourrait investir en respectant la répartition qui existe au Canada et qu'il devrait accorder au Québec autour des 60 p. 100 qu'il détient déjà en investissements dans ce secteur. De cette façon, on continuerait à aller de l'avant. Le Québec et le Canada pourraient être un pôle de développement important.

• (1025)

Maintenant, on donne à la compagnie Boeing la possibilité de saupoudrer les investissements et de les décider en fonction de ses objectifs. En tant que compagnie privée, on ne peut pas lui en vouloir de le faire de cette façon, en fonction de l'actionariat. Toutefois, que le gouvernement fédéral ait confié cette responsabilité à une compagnie privée alors qu'il en avait la responsabilité et qu'il l'a toujours, je trouve que c'est une démission inacceptable. Il devra malheureusement répondre des résultats.

Je sais, par contre, que depuis que le Bloc québécois a soulevé cette question ici, en Chambre et en conférence de presse, chaque fois, cela a entraîné un mouvement, soit une recherche effrénée pour décrocher des contrats au Québec pour permettre au gouvernement conservateur de faire bonne figure.

Travaux des subsides

Je ne souhaite que cela: qu'on obtienne au bout du compte la plus grande part possible de retour sur l'investissement pour le Québec. Mais l'attitude actuelle du gouvernement conservateur a fait reculer le Québec à cet égard et l'oblige à adopter une attitude qui ne correspond pas à sa place dans le marché.

Il serait important que la Chambre dise clairement au gouvernement conservateur que nous ne souhaitons pas que sa pratique actuelle continue, qu'il devrait corriger son comportement et qu'il devrait aller de l'avant moyennant des investissements qui respectent ce qu'est le Québec.

Le Bloc québécois considère que le gouvernement fédéral doit offrir à l'industrie aéronautique un soutien stable, prévisible et élevé en matière de recherche et développement. L'industrie doit compter sur une contribution du gouvernement fédéral se situant dans une fourchette de 20 à 30 p. 100 pour tout projet en recherche et développement. Le gouvernement doit créer un programme spécifiquement conçu pour l'industrie aéronautique et injecter immédiatement les sommes nécessaires.

On est bien loin de tout cela. On favorise cette pratique: on se dit que, puisque c'est un marché privé, on le laisse jouer et qu'au bout du compte, le Québec ira chercher sa part. À mon avis, cette attitude ne correspond pas à la réalité du marché. Malheureusement, si le gouvernement conservateur n'a pas changé d'attitude, on pourra constater dans quelques années qu'il y aura eu un transfert des effectifs, des gens touchés qui travaillent dans le secteur de l'aéronautique. Il y aura moins de personnes dans ce domaine au Québec et plus ailleurs au Canada, non pas nécessairement à cause de la vigueur des industries des autres provinces, mais bien à cause de la décision du gouvernement fédéral de laisser jouer le jeu en laissant une compagnie décider de l'endroit où iront les investissements. C'est une pratique que l'on doit rejeter.

Il est donc important qu'on obtienne l'appui de la Chambre quant à cette motion. Il y va évidemment de l'avenir de très grandes entreprises au Québec. On a développé des fleurons comme Bombardier, mais il y a aussi la PME qui fait sa part et qui réussit à créer des emplois de façon importante.

Pour l'ensemble de ces raisons, il nous apparaît donc que la motion que nous avons déposée aujourd'hui, qui dit que la Chambre dénonce l'attitude de laisser-aller du gouvernement qui a prévalu dans sa négociation avec Boeing est importante. C'est aussi important pour nous que la Chambre appuie cette motion parce que, dans le cas présent et compte tenu de la situation qu'on défend, il faut absolument reverser la vapeur.

On n'avait pas ce genre d'habitude et de comportement de la part des gouvernements ici. Actuellement, il y a un changement et une coupure brutale qui aura pour conséquence une déstabilisation de l'industrie aéronautique au Québec.

Pour toutes ces raisons, j'invite la Chambre à voter en faveur de la motion déposée par le Bloc québécois.

L'hon. Maxime Bernier (ministre de l'Industrie, PCC): Monsieur le Président, l'honorable député parle du laisser-faire et il dit que ce gouvernement n'a aucunement à coeur l'industrie aérospatiale du Québec et du Canada.

Je tiens à dire que c'est complètement faux, puisque nous avons exigé de l'industrie aérospatiale et de Boeing, qui a remporté l'appel d'offres en ce qui concerne les avions, d'investir ici-même au Canada un dollar pour un dollar en retombées économiques. Ce sont des faits. Nous avons exigé que Boeing respecte la politique de développement industriel au Canada.

De plus, nous avons demandé à Boeing de s'assurer que les investissements se fassent dans des technologies clés, qui sont les technologies futures et d'avenir pour l'industrie aérospatiale canadienne.

Mon collègue et député de l'opposition dit que nous n'avons rien exigé de Boeing, c'est complètement faux. Nous avons exigé que Boeing investisse dans des technologies clés importantes pour l'industrie aérospatiale et développées à partir d'une liste, de concert avec l'industrie.

Je demanderais donc à mon collègue d'où il sort ces faits et comment il peut justifier que ce gouvernement ne fait rien, alors que nous avons investi plusieurs millions de dollars dans nos forces armées canadiennes.

Que peut faire de plus le Bloc québécois pour aider les forces armées canadiennes et l'industrie aéronautique? Selon moi, dans son programme, le Bloc québécois est contre les dépenses militaires. Il est finalement contre les retombées économiques.

• (1030)

M. Paul Crête: Monsieur le Président, j'aurais aimé que le ministre écoute mon discours, parce que, je l'ai dit à quelques reprises, le gouvernement fédéral a effectivement imposé qu'il y ait des retombées au Canada. Le problème est qu'il a décidé de faire fi de la répartition géographique actuelle et de cette façon-là, il va nuire au développement de l'industrie aéronautique au Québec. Il l'a fait sciemment pour déstabiliser cette industrie et pour l'amener ailleurs.

Avec un pouvoir d'achat extraordinaire de 9,3 milliards de dollars, il aurait très bien pu ajouter aux conditions qu'il a mises une autre condition qui aurait permis de respecter la répartition, plutôt que de laisser le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux s'époumoner à essayer d'obtenir des garanties. Il ne les a pas obtenues.

Aujourd'hui, qu'est-ce que le Bloc québécois peut faire pour cela? Chaque fois, le Bloc québécois prend la parole et défend les intérêts des Québécois et des Québécoises dans des questions comme l'aéronautique. En bout de ligne, on gagne des investissements malgré le désengagement du gouvernement fédéral. On fait notre travail et les Québécois et les Québécoises savent très bien juger de l'effort qu'on fait dans ce dossier.

Le vice-président: Y a-t-il d'autres questions?

M. Paul Crête: Pour ce qui est des acquisitions de matériel militaire, nous pensons qu'il faut une véritable politique pour s'assurer qu'elles auront le maximum de retombées économiques. C'est ça la réponse à la question que le ministre a soulevée.

[Traduction]

M. Brian Fitzpatrick (Prince Albert, PCC): Monsieur le Président, j'ai écouté avec intérêt le discours du député. On aurait dit un bon vieux régime socialiste, centralisé et planificateur. Les Nord-Coréens possèdent l'économie planifiée et centralisée la plus extrême qui soit. J'imagine que Cuba pourrait aussi faire l'affaire. L'ancienne Union soviétique correspondait sûrement.

La société Boeing est florissante parce qu'elle sait construire des avions. Je crois que le député qui s'est prononcé aurait de la difficulté à gonfler les pneus d'un avion, et je ne parle pas d'en construire un, et pourtant il s'improvise maintenant expert en aéronautique. Le député dit à la Chambre que nous devrions dicter à Boeing comment construire des avions. Nous sommes ici pour adopter des lois, et non pour dire aux entreprises qui ont du succès comment construire des avions.

Travaux des subsides

Je suis certain de cela. Boeing construit des avions pour les Forces armées canadiennes que le Bloc n'appuie pas en général. La raison pour laquelle cet investissement aura lieu dans notre pays, et dans toutes les régions du pays, est que nous avons un gouvernement qui appuie les militaires, contrairement au Bloc.

Pourquoi le Bloc croit-il que la politique devrait être l'élément déterminant dans l'attribution de contrats? On pourrait penser, compte tenu de certains scandales qui ont eu lieu...

Le vice-président: À l'ordre. J'essaie de permettre au député de répondre à la question.

Le député de Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup a la parole.

[Français]

M. Paul Crête: Monsieur le Président, si c'est une position socialiste, c'est celle des Américains qui interviennent à tour de bras pour aider leur industrie aéronautique. C'est la position des Européens qui interviennent à tour de bras. Les Brésiliens font la même chose et c'est pour ça que le Canada doit le faire dans ce secteur, sinon il va laisser mourir son industrie.

Je ne suis peut-être pas un spécialiste pour fabriquer un avion. Je n'ai pas cette expertise. Toutefois, il est certain que je suis ici pour empêcher que le Québec soit floué par des décisions comme celles du gouvernement conservateur, comme tous les députés du Québec devraient avoir la même attitude face à cette question, autant ceux du Bloc, que ceux du Parti conservateur et du Parti libéral. C'est pour cette raison que j'espère qu'aujourd'hui en cette Chambre, on rendra justice à l'industrie aérospatiale du Québec en lui permettant d'obtenir les investissements qui lui sont dus.

Lorsqu'on donne 9 milliards de dollars en contrats sans appel d'offres, on a le droit de mettre des conditions pour que cela puisse respecter le développement de l'économie au Québec et au Canada et je n'aurai jamais honte de la position que j'adopte.

• (1035)

M. Yves Lessard (Chambly—Borduas, BQ): Monsieur le Président, je veux d'abord féliciter mon collègue de Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup de son exposé tout à fait opportun. Les conservateurs disaient: « Élisez-nous. » Dans des comtés du Québec, ils disaient: « Élisez-nous et on va vous donner un ministre. » Or, les ministres qu'on nous a donnés au Québec ont rapidement attrapé le syndrome d'Elvis Gratton, qui dit: « Ils l'ont l'affaire les Américains. » C'est à peu près ça qu'on nous dit. Or, on élit ces gens, tout comme nous, pour, bien sûr, aller défendre les intérêts de toute la population canadienne, mais en premier lieu de la population du Québec, surtout lorsqu'un intérêt aussi important est en jeu.

Que fait-on? On abdique nos responsabilités et on confie ça aux Américains. On leur dit: « On va vous donner l'espace voulu pour dire la piastre qui va nous revenir et pour décider où vous allez la mettre ». C'est inacceptable et c'est honteux pour des ministres québécois d'agir de la sorte et de soutenir une thèse semblable en cette Chambre. Mon collègue peut-il me dire s'il est trop tard pour inverser le cours des choses en ce qui concerne ce contrat?

M. Paul Crête: Monsieur le Président, il y a des contrats pour les Chinook, entre autres, et d'autres qui ne sont pas encore signés. Dans ces contrats, le gouvernement conservateur pourrait agir et poser des conditions différentes. Il pourrait renverser la tendance actuelle qui pénalise le Québec de façon importante.

C'est une des raisons pour lesquelles nous soulevons cette question aujourd'hui. Nous allons continuer de nous battre jusqu'à ce que le Québec ait obtenu sa part.

Il est certain que si cette politique était complètement régie par le Québec, si le Québec avait le plein pouvoir sur ce secteur, il n'aurait pas pris le genre de décision que le Parti conservateur a prise ici. Dans un Québec souverain, peu importe le parti au pouvoir au Québec, il n'y aurait pas eu ce genre de décision. On aurait pris une décision qui aurait protégé le Québec et qui aurait permis le développement de l'industrie aéronautique au Québec.

L'attitude actuelle des ministres conservateurs du Québec fait terriblement pitié. Pour moi, c'est un peu gênant de voir ce genre d'attitude dans un débat comme celui-là. Les Québécois et les Québécoises s'attendaient à autre chose de la part des députés et des ministres conservateurs.

J'espère qu'aujourd'hui, ou lorsque le vote aura lieu le 20 mars, le résultat montrera que les députés auront été ébranlés par nos positions, qu'ils changeront leur attitude, qu'ils amèneront un réinvestissement massif dans l'industrie aéronautique, et qu'ils mettront fin à ce laisser-faire qui fait qu'une compagnie privée va décider de 9 milliards de dollars d'investissements.

Mme Paule Brunelle (Trois-Rivières, BQ): Monsieur le Président, je veux féliciter mon collègue de son dévouement à la cause de l'industrie et à la défense des intérêts du Québec.

Ce qui me frappe beaucoup dans cette décision, c'est le manque de logique. Je ne comprends pas la logique de cette décision, alors que 18 500 emplois seront perdus au Québec, que le Québec devrait normalement avoir de 55 p. 100 à 60 p. 100 des retombées économiques et que les achats militaires sont exclus de toute entente commerciale. Tout ce que je peux voir de logique dans cette décision c'est qu'il s'agit d'un gouvernement dogmatique qui est contre le Québec et qui crée des dissensions entre les régions du Canada. Je trouve cela très grave. C'est aussi un gouvernement qui refuse de rencontrer les responsables de l'industrie aéronautique du Québec. Je me l'explique mal.

Comment mon collègue s'explique-t-il l'illogisme de cette décision?

M. Paul Crête: Monsieur le Président, c'est la même question que Mme Dabrowski, la directrice générale de l'Association Québécoise de l'Aérospatiale, se posait. Elle a dit:

Et le gouvernement fédéral a une responsabilité. Ses décisions ont un impact sur l'économie. Ces retombées économiques, c'est une occasion qui arrive tous les 30 ans. C'est majeur. Il faut donc l'utiliser pour protéger l'industrie du Québec, exactement comme le gouvernement a protégé l'industrie de l'automobile en Ontario. On ne demande pas la lune. C'est de l'argent public, il faut bien s'en servir.

Cela, c'est la logique qu'on peut comprendre et qui devrait être appliquée pour que le Québec ait sa part. Qu'est-ce qui fait que le gouvernement conservateur a décidé de ne pas respecter cela? Je crois qu'il y a là une approche idéologique voulant que le marché doit être roi et maître, que ce n'est que lui qui décide et que les gouvernements n'ont plus de responsabilités.

Je pense que les Québécois et les Québécoises, tout comme le reste du Canada, ne souhaitent pas ce type de gouvernement. Ils souhaitent un gouvernement qui assume ses responsabilités et qui ne confie pas à des entreprises privées le soin de réorienter ou de modifier une industrie aussi complexe et importante que l'aéronautique.

Travaux des subsides

C'est pour ces raisons qu'il faut absolument renverser la vapeur. C'est en ce sens que le Bloc québécois a voulu saisir la Chambre de cette question et l'amener à voter pour être certain de connaître la position finale de chacun des partis.

● (1040)

L'hon. Maxime Bernier (ministre de l'Industrie, PCC): Monsieur le Président, mon honorable collègue du Bloc québécois parle de l'expertise et de la compétitivité de l'industrie aérospatiale au Québec et au Canada. Je tiens à lui dire que nous en sommes tout à fait conscients.

L'industrie aérospatiale est une industrie de haute technologie et réussit à se positionner parmi les meilleures au monde. J'en ai d'ailleurs fait moi-même le constat, lorsque je suis allé, le printemps dernier, à Farnborough, à Londres, pour rencontrer les gens de l'industrie aérospatiale du Canada et du Québec ainsi que leurs collègues d'autres pays. J'ai rencontré plusieurs intervenants lors de ce séjour là-bas. Même ici, au Canada, j'ai eu la chance de rencontrer les gens de l'industrie et de constater leur ingéniosité et leur expertise. C'est pourquoi nous avons alloué ce contrat à Boeing, puisque c'était le fournisseur qui remplissait et qui remplit toutes les conditions émises par les forces armées pour pouvoir donner des équipements que les forces armées doivent posséder pour faire leur travail.

Les fournisseurs canadiens bénéficieront des retombées économiques à la suite de l'achat des équipements militaires. Nous croyons qu'il est important pour eux de s'installer de façon durable dans la chaîne d'approvisionnement de Boeing. Comme vous le savez, Boeing est une compagnie qui oeuvre tant du côté militaire que du côté civil. Avec leur nouvel avion, le Boeing 787, il y a plusieurs occasions d'affaires pour les entreprises. Nous voulons que ces entreprises profitent des occasions d'affaires qui se présentent à elles, au lieu d'imposer et de diriger des contrats à Boeing. La logique économique étant ce qu'elle est, si on force Boeing à faire affaire avec un joueur non compétitif, l'ensemble des contribuables canadiens devront payer et assumer le coût pour ces décisions et cette ingérence politique. Nous croyons que les Canadiens et les Forces armées canadiennes doivent avoir le meilleur équipement possible au meilleur coût possible, tout en s'assurant d'avoir des retombées économiques pour le Canada. C'est pourquoi nous avons demandé à Boeing que ces retombées économiques soient des retombées de haut niveau dans neuf secteurs technologiques. Nous croyons que l'industrie aérospatiale québécoise se positionnera bien par rapport à ces contrats et sera en mesure de se positionner favorablement dans la chaîne d'approvisionnement de Boeing pour l'ensemble de ces contrats sur la scène mondiale.

Je me réjouis et je me félicite des investissements que nous avons faits au Canada dans le domaine de l'aérospatial et des investissements à venir. Comme je l'ai dit en comité parlementaire, plus de 12,6 milliards de dollars de retombées économiques proviendront de ces achats militaires. Cela servira toutes les régions du Canada. L'industrie aéronautique s'aperçoit très bien que, sous un gouvernement conservateur, elle est bien traitée puisqu'elle profitera de ces retombées économiques.

Aujourd'hui, j'ai eu un témoignage fascinant de la part de mon collègue au sujet des entreprises aérospatiales et de la réussite fascinante de ces entreprises au Canada. Comme je l'ai dit, l'industrie se porte très bien. Le Canada se classe au cinquième rang mondial en ce qui a trait à la production d'aéronefs et d'aéronefs civils. L'industrie canadienne de l'aérospatial occupe une position de chef de file international, notamment — et c'est important de le préciser — dans les secteurs de pointe comme les avions régionaux, les

petites turbines à gaz, les simulateurs de vol, les simulateurs visuels, les hélicoptères civils, les trains d'atterrissage pour avions lourds, les systèmes de conditionnement d'air pour les aéronefs et la simulation visuelle en vol. Ce sont des expertises qui appartiennent à l'industrie aérospatiale canadienne et dont nous pouvons être fiers.

Les quatre grandes entreprises canadiennes de l'aérospatial sont Bombardier, Pratt & Whitney Canada, CAE et Bell Helicopter. Toutes ces entreprises ont d'importantes installations au Québec. Environ la moitié des employés de l'industrie aérospatiale au Canada sont au Québec, c'est un fait. Plus de la moitié de toutes les ventes du secteur de l'aérospatial proviennent de la province de Québec. Le Québec est un véritable pilier de l'aérospatial au pays. Bombardier vient d'annoncer, comme on le sait, le lancement de sa série CRJ 1000, son nouvel avion à réaction régionale de 100 places. De son côté, CAE investira 630 millions de dollars dans la recherche et le développement au cours des six prochaines années. L'innovation est essentielle dans le secteur de l'aérospatial. Enfin, CAE poursuit sa fructueuse expansion au Moyen-Orient et en Asie.

● (1045)

Toujours en Asie, elle est en train de mettre sur pied une académie mondiale portant son nom.

Bell Helicopter a célébré le 20^e anniversaire de l'ouverture de son usine de Mirabel. L'entreprise met au point de nouvelles gammes de produits technologiques modulaires à prix abordables qui ont déjà fait l'objet de plus de 220 commandes, du jamais vu dans l'industrie. Ces quelques exemples démontrent très bien que l'industrie canadienne et québécoise de l'aérospatiale est une industrie qui est vraiment dynamique et présente sur la scène internationale.

Le nouveau gouvernement du Canada a beaucoup fait en vue d'obtenir des débouchés pour l'industrie canadienne de l'aérospatiale et de la défense, tant au Québec qu'ailleurs au pays. Ce gouvernement s'est engagé à améliorer la place que le Canada occupe sur l'échiquier mondial, et cet engagement consiste, entre autres choses, à honorer nos obligations envers nos partenaires internationaux, comme l'OTAN, en effectuant notamment des achats judicieux d'équipements militaires.

Malheureusement, sous le régime des libéraux, les équipements militaires n'ont jamais été renouvelés. Les libéraux ont mis en danger la vie de nos soldats par leur inaction. Notre gouvernement a corrigé le tir. Nous l'avons fait en procédant aux annonces de programmes d'acquisition d'équipements militaires. Notre gouvernement affirme son engagement indéfectible envers nos braves soldats qui protègent le Canada, son peuple et ses intérêts.

Nos soldats déployés à l'étranger défendent nos valeurs, celles qui nous sont chères, nos valeurs canadiennes d'intégrité, de libre entreprise, de liberté individuelle. Eh oui, nous ne laisserons jamais tomber nos soldats ici même, au Canada, et à l'étranger. D'abord et avant tout, nous voulons nous assurer que nos militaires disposent de modes adéquats de transport militaire pour leurs déplacements militaires.

Que ce soit ici, au Canada, dans le cadre des missions de sauvetage et de secours aux sinistrés, ou ailleurs dans le monde, nous voulons aussi que nos militaires aient l'équipement nécessaire ici même, au Canada, justement pour ces missions de sauvetage ou pour ces opérations à l'étranger. C'est pourquoi nous avons fait l'acquisition de ces appareils de Boeing et avons prévu l'acquisition d'autres appareils.

Travaux des subsides

Sous l'ancien gouvernement libéral, nos soldats devaient compter sur la bonne grâce de nos voisins et de nos alliés pour assurer leurs déplacements à l'étranger. L'ère du laisser-faire est terminée. Nous nous assurons actuellement que nos forces armées canadiennes ont l'équipement nécessaire pour assurer leurs tâches.

Cela dit, le nouveau gouvernement du Canada est aussi résolu à bâtir une économie prospère et concurrentielle qui bénéficiera à tous les Canadiens.

Notre gouvernement s'est engagé sur la bonne voie pour créer un contexte propice et encourager et récompenser le travail acharné, stimuler l'innovation et favoriser l'essor de l'industrie canadienne, et plus particulièrement, de l'industrie aéronautique.

Nous dynamisons l'économie canadienne en offrant aux industries du pays l'occasion de prendre part à la mise au point des technologies de l'avenir et en procurant de nouveaux débouchés de qualité pour cette industrie. Notre façon d'administrer la politique canadienne de retombées industrielles repose sur notre engagement à favoriser la viabilité du secteur de l'aérospatiale et de la défense, et la vitalité de l'économie canadienne.

Les mesures officieuses prises pour veiller à ce que l'industrie canadienne profite des retombées et des achats militaires remontent aux années 1970. Le gouvernement fédéral en a fait une politique officielle il y a à peine 20 ans sous le gouvernement de Brian Mulroney. Cette politique a pour objet de s'assurer que l'industrie canadienne profite des achats effectués, et cela, peu importe l'entreprise choisie pour fournir le matériel dont nos troupes ont besoin.

C'est ce qu'on appelle la participation industrielle, c'est ce qu'on appelle les retombées économiques, c'est ce qu'on appelle les achats compensatoires, une pratique adoptée par de nombreux gouvernements et par ce gouvernement-ci. Cette politique va provoquer des retombées économiques durables pour le Canada.

Chaque fois que le gouvernement fédéral entreprend d'importants programmes d'achats de matériel de défense — et j'aimerais le préciser à l'intention de mes collègues —, trois ministères entrent en jeu.

Comme on le sait, le premier est le ministère de la Défense nationale qui précise les exigences auxquelles le matériel doit se conformer. Le deuxième ministère est celui des Travaux publics qui s'occupe du processus d'acquisition et de passation de marchés. Mon ministère, Industrie Canada, lui, élabore le régime de retombées industrielles pour s'assurer que l'industrie canadienne va retirer des avantages réels, concrets et stratégiques des achats militaires effectués.

Le 2 février 2007, le gouvernement a annoncé l'achat de quatre appareils C-17 Globemaster III, au coût total de 1,8 milliard de dollars.

● (1050)

Ce montant comprend l'aménagement d'infrastructures à la Défense nationale, et la formation et l'administration du programme par le gouvernement du Canada.

La modernisation des infrastructures, la formation et l'administration par le gouvernement du Canada constituent des investissements directs dans notre économie, ici même, au Canada. Donc, la politique de retombées industrielles ne s'applique pas puisque ce sont des investissements faits ici même, au Canada.

N'empêche qu'en raison des équipements que nous allons acquérir pour nos militaires, il y aura des retombées économiques, comme je l'ai dit plus tôt, de plus de un milliard de dollars.

Lorsque les appareils seront achetés, le gouvernement devra aussi adjuger des contrats de soutien en service et entretien pour ces appareils. À cet égard, une entente de soutien de service évaluée à 1,6 milliard de dollars a été signée avec les forces américaines. Cette entente comporte deux volets. Le premier volet, d'une valeur approximative de 900 millions de dollars, sera confié en sous-traitance à la société Boeing. Cette dernière est visée par les exigences de la politique des retombées industrielles, de sorte que nous obtiendrons, ici, au Canada, un rendement d'une valeur équivalente au montant investi. Cela signifie en gros que 900 millions de dollars reviendront ici, au Canada, au titre de retombées économiques canadiennes.

Pour ce qui est du second volet, les services exécutés par les forces armées américaines ne sont pas visées par la politique des retombées industrielles puisque chaque gouvernement et les gouvernements étrangers ne sont pas soumis aux exigences des entreprises étrangères. Donc, notre politique ne s'applique pas à un gouvernement étranger.

Il s'agit là du même genre de retombées qu'engendrera l'achat des avions que nous avons annoncé. Ces retombées économiques pour le Canada seront réparties sur plus d'une vingtaine d'années.

Les fournisseurs qui obtiendront les contrats auprès de Boeing pourront les annoncer à mesure qu'ils les remporteront au cours des prochains mois et des prochaines semaines.

Dans le passé, il a fallu plus de deux à trois ans pour mettre au point d'autres programmes d'achat semblables. Toutefois, dans ce cas-ci, dans le cas de Boeing, j'ai le plaisir de préciser que nous avons réussi à mettre sur pied le plan d'acquisition d'avions de transport stratégique en l'espace de quelques mois.

Notre gouvernement a réussi à obtenir, pour le Canada, des retombées économiques d'environ 869 millions de dollars jusqu'à maintenant — cela représente le coût d'acquisition des avions — et encore plus aux chapitres de l'acquisition et du service. Comme je le disais, ces 900 millions de dollars de plus en retombées économiques sont liées au service et au soutien pour ces avions.

Les honorables députés sont au courant que nous avons également annoncé l'achat d'hélicoptères, de navires, de camions et d'appareils de transport aérien tactique. Chaque programme d'acquisition sera également à l'origine d'importantes retombées pour l'industrie canadienne, je tiens à le préciser.

En vertu de notre politique des retombées industrielles, chaque dollar qu'obtiennent les entreprises à la suite de nos achats de matériel de défense engendre une activité économique d'une valeur équivalente dans le pays. Il s'agit d'un retour d'investissement de 100 p. 100 pour la durée du contrat. Cela signifie un investissement de un dollar pour un dollar, et cette entente n'est absolument pas négociable.

Nous allons nous assurer que cette politique sera respectée et que tous les critères de cette politique seront bien compris par Boeing ou d'autres compagnies qui seront les fournisseurs du gouvernement canadien. Nous allons également nous assurer que l'ensemble des entreprises oeuvrant dans le secteur de l'aérospatiale et de la défense seront au fait de ces opportunités d'affaires, comme nous l'avons fait dans le passé.

Travaux des subsides

Qui plus est, nous exigeons que les entreprises qui obtiennent ces contrats investissent, non seulement au Canada, mais investissent aussi de façon significative, à long terme, dans la technologie de pointe. L'objectif consiste à aider les entreprises canadiennes à s'intégrer aux chaînes d'approvisionnement mondiales et à continuer d'en faire partie. Cela signifie que l'industrie canadienne bénéficie de programmes d'acquisition du gouvernement, quel que soit l'endroit où se situe le siège social de l'entrepreneur retenu.

Les transactions de retombées doivent satisfaire à trois critères pour qu'elles puissent être considérées par mon ministère. Le premier critère est que le travail doit découler d'un programme d'acquisition. Dans le cas de Boeing, c'est l'acquisition des achats militaires, et nous nous sommes assurés d'avoir les retombées économiques pour le Canada.

Le deuxième critère stipule que le travail doit être exécuté pendant la période définie dans le contrat. Donc cela doit être du nouveau travail pour les entreprises canadiennes.

• (1055)

Le troisième critère prévoit que le travail doit respecter le principe de l'accroissement, selon lequel on peut se servir des relations d'affaires existantes, mais seulement le nouveau travail compte aux fins de respecter l'obligation des retombées économiques. Donc, les entreprises québécoises ou canadiennes peuvent se servir de leurs relations d'affaires pour obtenir des retombées économiques, mais seulement le nouveau travail compte aux fins de respecter l'obligation des retombées économiques, donc le nouveau travail fait ici-même, au Canada.

De plus, pour le programme d'achat d'appareils C-17, nous avons précisé que le secteur de l'aérospatiale et de la défense devrait bénéficier de 50 p. 100 des retombées industrielles, et qu'au moins 30 p. 100 de ces retombées ciblent les technologies clés. Les neuf technologies clés sont les suivantes — ce sont des technologies dont nous avons discuté de concert avec l'industrie aérospatiale canadienne et québécoise. Nous avons choisi ces technologies parce qu'elles sont des technologies d'avenir pour l'industrie aérospatiale canadienne et nous voulons que celle-ci se positionne favorablement pour les futurs contrats. Ces neuf technologies sont donc les suivantes: matériaux nouveaux et fabrication de pointe; systèmes d'avionique et de mission; communications et contrôle; gestion de la puissance et de la propulsion; sécurité et protection; capteurs; simulation, formation et environnement synthétique; espace; et systèmes de véhicules sans pilote.

Nous exigeons également que les petites et moyennes entreprises bénéficient de 15 p. 100 des contrats de Boeing assujettis aux retombées économiques industrielles. Ces entreprises sont d'une importance cruciale pour assurer la croissance et la viabilité du secteur de l'aérospatiale et de la défense. En général, elles sont les principaux moteurs de notre économie.

Au bout du compte, la politique des retombées industrielles a pour but de permettre aux entreprises du secteur canadien de l'aérospatiale et de la défense de démontrer leurs compétences et d'établir des relations d'affaires durables et viables avec d'importantes sociétés d'autres pays. Notre gouvernement a obtenu des retombées stratégiques réelles pour l'industrie canadienne.

Pour la première fois, l'Association des industries aérospatiales du Canada et l'Association des industries canadiennes de défense et de sécurité ont collaboré avec le gouvernement, avec mon ministère, pour dresser la liste des neuf technologies clés dont j'ai parlé tout à l'heure. Il s'agit de technologies qui, aux yeux de l'industrie, sont

essentielles à l'évolution de l'industrie aéronautique canadienne et à son avenir.

Nous avons aussi souligné très clairement aux soumissionnaires éventuels que nous nous attendons à ce qu'ils travaillent avec des entreprises de partout au Canada.

Par exemple, Boeing a tenu quatre séances auprès de l'industrie à l'échelle régionale, soit une dans chaque région du Canada. Dans la région de l'Atlantique, les 7 et 8 septembre 2006, au cours d'un spectacle aérien à Halifax, Boeing a rencontré les intervenants canadiens pour s'assurer que ceux-ci puissent bien comprendre les occasions d'affaires qui s'offrent à eux. Il y a également eu des séances dans la région de l'Ouest, à Calgary, les 3 et 4 octobre 2006; dans la région du Québec, à Montréal, les 24 et 25 octobre 2006; dans la région de l'Ontario, à Toronto, les 7 et 8 novembre 2006.

Boeing a pu ainsi rencontrer des centaines d'entreprises canadiennes au cours de ces séances. Boeing a pu constater les forces et les capacités des entreprises de partout au pays. L'acquisition de transport aérien stratégique est le premier programme d'acquisition d'une série de cinq, comme je l'ai mentionné plus tôt.

Pour chacun des projets, nous insisterons pour que les entreprises canadiennes entreprennent des activités importantes et puissent bénéficier de ces retombées économiques.

Les retombées canadiennes représentent des obligations contractuelles sérieuses. Mon ministère exige des rapports annuels de vérification et des garanties d'exécution.

J'aimerais rappeler que je suis bien heureux de ce que nous avons fait pour l'industrie aérospatiale. Chaque année, les entreprises qui reçoivent les contrats du gouvernement canadien doivent rendre des comptes à l'égard du suivi de la politique de retombées industrielles canadiennes. Si ces entreprises ne respectent pas leurs obligations contractuelles, il y aura de sérieuses conséquences financières pour la non-exécution.

Je tiens à dire que je serai très vigilant pour m'assurer que les entreprises respectent leurs obligations contractuelles. Cette politique de retombées industrielles s'applique à la lettre. Notre façon d'aborder les retombées industrielles s'inspire de la démarche globale de notre gouvernement. Cette démarche est celle d'un gouvernement intègre, transparent, un gouvernement qui a à coeur ses industries et qui a à coeur l'industrie aérospatiale.

Je tiens à dire à mon collègue du Bloc québécois que son parti connaît très bien l'industrie aérospatiale du Québec, tout comme moi. Je suis certain que cette industrie sera capable de bien se positionner dans les contrats futurs avec Boeing et avec les autres soumissionnaires pour les autres contrats d'achats militaires que ce gouvernement a en vue dans les prochains mois.

• (1100)

M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ): Monsieur le Président, j'ai écouté avec attention le discours de mon collègue et j'aurais trois brèves questions à lui poser.

Premièrement, répondra-t-il effectivement à l'invitation de l'Association québécoise de l'aérospatiale qui, depuis plusieurs mois, essaie de le rencontrer?

Travaux des subsides

Deuxièmement, nous annoncera-t-il qu'il y aura un nouveau programme qui remplacera Partenariat technologique Canada pour s'assurer que l'industrie aéronautique sera soutenue par un programme gouvernemental efficace? Il avait prédit qu'il y en aurait un. Ce programme a été en évaluation pendant longtemps, et on attend la réponse à ce sujet.

Troisièmement, peut-il m'assurer qu'au terme de l'application des contrats et des retombées actuelles — on veut tous qu'il y ait les meilleurs équipements possible pour nos soldats, il ne faut pas faire de la démagogie sur ce point —, le Québec aura obtenu sa part, c'est-à-dire près de 60 p. 100 des retombées économiques? C'est très important pour le Québec qu'il en soit ainsi.

Si ces trois brèves questions recevaient des réponses positives, cela aurait un impact certain sur le développement de l'industrie aéronautique pour les prochaines années.

L'hon. Maxime Bernier: Monsieur le Président, pour ce qui est de la question de mon honorable collègue en ce qui concerne la rencontre avec les gens de l'industrie aérospatiale du Québec, je tiens à le rassurer.

Je les ai rencontrés à Édimbourg, à Londres, lors d'un spectacle aérien annuel d'envergure en la présence de l'industrie aéronautique mondiale. J'ai pu discuter avec tous les gens et les différentes industries, tant les représentants de l'association québécoise, que les hommes d'affaires des industries et entreprises aérospatiales du Québec. Je les ai rencontrés de nouveau à Montréal lors du bal de l'aéronautique qui a eu lieu il y a quelques semaines. Je suis très au fait de leur expertise et de leurs demandes.

Si je reçois une demande pour les rencontrer, cela me fera plaisir de le faire encore une autre fois. Je tiens à vous dire que, dans mon rôle en tant que ministre de l'Industrie, rencontrer les différents intervenants de différentes industries est, pour moi, une priorité.

En ce qui concerne mon collègue le député de Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, je suis un peu surpris de sa position en ce qui concerne les équipements militaires et l'achat d'équipements militaires puisque, le 26 octobre 2004, il a voté contre la motion des conservateurs qui voulait garantir que les Forces canadiennes seront adéquatement équipées pour les missions de guerre et de maintien de la paix. Il s'agit d'une motion que mes collègues ont proposée et contre laquelle le Bloc québécois, dont le député de Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, a voté. C'est un peu paradoxal puisque le Bloc québécois est contre le fait d'investir dans les forces armées et de faire des achats militaires, mais il est en faveur de retombées économiques pour le Québec.

Je tiens à dire que de ce côté de la Chambre, nous sommes favorables au fait de donner à nos forces armées le meilleur équipement possible pour qu'elles puissent faire leur travail comme il se doit et pour respecter les engagements internationaux du Canada. En outre, nous voulons nous assurer que cela se fasse dans le respect intégral de notre politique de développement industriel, de notre politique de retombées économiques industrielles au Canada. C'est une priorité pour nous.

Je suis confiant que toutes les entreprises partout au pays qui oeuvrent dans les secteurs de l'aérospatiale et de la défense bénéficieront de ces retombées économiques.

M. Louis Plamondon (Bas-Richelieu—Nicolet—Bécancour, BQ): Monsieur le Président, je suis surpris également d'entendre la réponse du ministre. Je me rappelle une certaine campagne électorale où le ministre avait promis de défendre les intérêts du Québec et où il disait que « lui », il pourrait faire quelque chose pour le Québec; que « lui », il apporterait des retombées au Québec; et que « lui », il serait

le grand porte-parole du Québec, alors que les députés du Bloc, selon lui, ne faisaient pas leur travail. Pourtant, ces derniers étaient cités en exemple partout au Québec et au Canada pour leur argumentation sereine, pour les propositions concrètes qu'ils faisaient et également pour les gains qu'ils ont obtenus pour le Québec dans à peu près tous les domaines, tant le domaine social qu'économique.

Aujourd'hui, j'entends le ministre dire qu'il refuse de se battre. Il est ministre du Québec et il refuse de se battre pour que le Québec obtienne justice et pas un privilège. S'il s'agissait de l'industrie de l'automobile, il se battrait pour que cela se passe en Ontario. C'est normal parce que cette industrie est en Ontario. Toutefois, l'industrie aéronautique est à 60 p. 100 au Québec. Ce serait normal qu'il dirige ce contrat vers l'endroit au Canada où ira toute la recherche et toute la capacité de produire en aéronautique.

Le ministre avait également promis de consulter la Chambre régulièrement. Quand les conservateurs étaient dans l'opposition, ils chialaient contre les libéraux parce qu'il n'y avait pas de consultations sur les achats, dans quelque domaine que ce soit. Où sont les consultations qu'il a faites avant de faire ces achats militaires? Il n'y en a eu aucune.

Une semaine avant qu'on ajourne en juin, on a demandé que le Comité permanent de la défense nationale fasse une étude complète sur les besoins de l'armée. Nous étions favorables à cette étude afin que les Forces armées soient bien équipées. Toutefois, nous étions défavorables à ce que cela devienne le privilège du ministre de choisir une compagnie américaine pour laquelle il avait travaillé comme lobbyiste pendant cinq ans. C'est ce qui nous choque, c'est ce qui n'est pas correct et c'est cela qui fait en sorte que sa crédibilité au Québec est nulle. Il est troisième dans les sondages et il va y rester longtemps. Le ministre avait promis quelque chose et il n'a pas respecté sa parole.

• (1105)

L'hon. Maxime Bernier: Monsieur le Président, j'aimerais préciser à mes collègues que les rencontres avec l'industrie ont eu lieu. J'ai rencontré plusieurs fois Mme Sue Dabrowski. J'aimerais préciser les dates. J'ai eu la chance de la rencontrer deux fois, en plus de plusieurs membres de l'industrie aérospatiale, soit le 27 janvier dernier et le 14 août, à Montréal. Donc cela clôt le débat pour les rencontres avec l'industrie aérospatiale. Si Mme Dabrowski veut me rencontrer une troisième fois, ou encore plus, je serai toujours disponible comme je l'ai été dans le passé.

En ce qui concerne le Bloc québécois, on s'aperçoit qu'il change encore son fusil d'épaule. Après avoir critiqué notre gouvernement pour avoir acheté de l'équipement militaire pour nos soldats, le Bloc québécois nous demande maintenant d'intervenir et de faire du dirigisme politique. Je tiens à répéter que nous avons confiance en l'industrie aérospatiale du Québec. Mon collègue du Bloc québécois a bien dit que l'industrie aérospatiale du Québec est une industrie compétente, innovatrice et compétitive sur la scène canadienne et mondiale. Je suis certain et assuré que cette industrie se positionnera très bien en ce qui concerne les contrats de Boeing et l'ensemble des autres contrats.

C'est une insulte à l'industrie aérospatiale que de nous dire que celle-ci ne sera pas capable d'avoir de contrats, à moins d'une interférence politique. Nous croyons que cette industrie est compétente, bonne et compétitive, tant au Québec qu'en Ontario et qu'au Manitoba. Elle est capable de bien se positionner pour l'obtention de ces contrats.

Travaux des subsides

Mon rôle en tant que ministre de l'Industrie est de m'assurer que la politique est respectée, qu'il y a un dollar pour un dollar, soit un dollar d'achat militaire pour un dollar de retombées économiques, que cela se fait dans la haute technologie et que ce sont de vraies retombées économiques. En effet, dans le temps des libéraux, on comptait des chambres d'hôtels comme retombées économiques. Je parle de vraies retombées économiques qui seront appréciées par l'industrie et qui lui permettront de se positionner dans la chaîne mondiale de Boeing et des autres fournisseurs. C'est ce qui est important. Les retombées économiques doivent être de qualité et nous travaillons à ce qu'elles le soient. Je peux assurer qu'elles le seront.

M. Paul Crête: Monsieur le Président, je voudrais revenir sur une question que j'ai posée et à laquelle le ministre n'a pas répondu. Va-t-il annoncer la mise en vigueur d'un nouveau programme, semblable à Partenariat technologique Canada, pour aider l'industrie aéronautique?

Aujourd'hui, la seule information qu'on donne à l'ensemble de la planète, c'est qu'il n'y a plus de programme d'aide. Or, puisque des investissements se font à long terme, c'est sûrement très négatif pour l'industrie aéronautique au Québec et au Canada qu'on ait envoyé ce message. On nous a promis un nouveau programme.

Ce nouveau programme pour aider l'industrie en matière de recherche et de développement sera-t-il annoncé bientôt?

• (1110)

L'hon. Maxime Bernier: Monsieur le Président, j'apprécie la question de mon honorable collègue. Comme il le sait, le discours du budget sera déposé en Chambre le 19 mars prochain, et, au cours des prochaines semaines, le gouvernement va se positionner par rapport à ce programme.

J'ai dit à l'industrie aérospatiale que nous examinons ce programme et que toutes les options étaient sur la table. Lorsque cet examen sera terminé, en temps et lieu — et je souhaite que ce soit dans les prochaines semaines —, nous allons informer la Chambre et l'industrie canadienne de l'avenir de ce programme.

[Traduction]

L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Bourassa.

Je vais centrer mon intervention, aujourd'hui, sur les retombées industrielles de ce contrat.

Le Canada occupe la quatrième place au monde pour l'importance de son industrie aérospatiale. Notre industrie donne du travail à 107 000 personnes un peu partout au Canada. Le chiffre d'affaires brut du secteur est de 21,7 milliards de dollars par année, soit 1,85 p. 100 du PIB du Canada. Chaque année, ce secteur investit 1,1 milliard de dollars dans la recherche et le développement et crée des milliers d'emplois au Canada.

Il faut reconnaître l'importance de ces travaux de R-D. Les emplois dans ce domaine sont ceux qui génèrent les plus grandes retombées économiques, qui rendent l'industrie aérospatiale plus vigoureuse et qui contribuent le plus à la capacité du Canada de soutenir la concurrence.

Je suis d'accord pour dire que le gouvernement doit assurer une juste répartition régionale des retombées économiques au Canada. Je trouve aussi qu'il importe que le gouvernement veille à obtenir les plus grandes retombées possibles des contrats dans le domaine de la défense et de l'aérospatiale et des marchés publics en général.

Le Canada possède un complexe industriel de la défense et de l'aérospatiale dynamique. Ses installations sont dispersées d'un bout à l'autre du Canada. Cette industrie est extrêmement vigoureuse au Québec. En Nouvelle-Écosse, nous avons, par exemple, une importante infrastructure composée de petites et moyennes entreprises ayant de l'expertise dans le domaine militaire, en aviation, en systèmes de défense et en montage électronique. Ce sont des entreprises comme I.M.P. Aerospace, xwave et Pratt & Whitney Canada. Celle-ci est établie en Nouvelle-Écosse et emploie plus de 3 500 personnes, générant des revenus annuels de plus de 300 millions de dollars.

Prenons maintenant Terre-Neuve. À Marystown, dans cette province, la société PKS, ou Peter Kiewit Sons Co., est un parfait exemple de société ayant les compétences et l'expertise lui permettant de participer à un contrat d'approvisionnement de 2,1 milliards de dollars avec le ministère de la Défense nationale.

Je suis assez au courant des approvisionnements en matière de défense parce que, quand j'étais ministre des Travaux publics, mon ministère participait aux procédures d'approvisionnement, travaillant en collaboration avec la Défense et avec le ministre de l'Industrie de l'époque, maintenant ministre du Commerce international. Nous tâchions d'obtenir de solides retombées industrielles pour l'industrie canadienne.

Je dois dire que le gouvernement actuel a manqué à son devoir envers les Canadiens en n'obtenant pas les meilleures retombées possibles pour le Canada quand il a négocié cette entente.

Dans leur budget de 2005, les libéraux ont consacré près de 13 milliards de dollars aux Forces armées canadiennes. Il s'agissait du plus gros investissement ponctuel dans une période de 20 ans couvrant le régime libéral et l'ancien gouvernement progressiste-conservateur. J'étais au ministère des Travaux publics quand nous avons procédé à certains de ces investissements.

Pendant cette période, nous avons reconnu l'importance du soutien en service. C'est dans ce domaine où notre industrie aérospatiale et notre industrie de la défense ont probablement le plus contribué au secteur et où nous réussissons probablement le mieux à l'échelle du Canada. C'est également dans ce domaine où le gouvernement a le plus laissé tomber les Canadiens par rapport à l'industrie.

J'aimerais vous dire brièvement en quoi cela est important. Pour les retombées industrielles à long terme et le soutien en service, le gouvernement devait négocier à l'avance avec le constructeur d'origine, Boeing dans le cas présent, pour obtenir la propriété intellectuelle devant permettre à l'industrie canadienne de participer à l'entretien de ces aéronefs durant leur durée de vie. Le gouvernement n'a pas fait cela. C'est une importante rupture par rapport à notre tradition et aux traditions des gouvernements successifs qui exigeaient et achetaient cette propriété intellectuelle afin que l'industrie canadienne puisse participer au soutien à long terme de l'aéronef.

La vigilance dont ont fait preuve les gouvernements précédents en achetant la propriété intellectuelle a permis le développement et l'épanouissement d'une industrie et du soutien en service au Canada.

• (1115)

Dans un article paru en février 2007 dans le magazine *FrontLine*, son auteur, Ken Rowe, président et chef de la direction de IMP Aerospace, une des plus importantes entreprises de soutien en service au Canada, a commenté en ces termes les décisions du gouvernement en ce qui a trait aux acquisitions de la défense et à leurs retombées sur l'industrie:

Travaux des subsides

Les entreprises canadiennes perdront la capacité de soutenir de façon directe et indépendante le ministère de la Défense nationale dans le cadre de ces programmes.

M. Rowe ajoute, dans le même article:

Les années consacrées à établir cette composante de l'industrie canadienne sont mises en péril par la stratégie actuelle relativement au soutien en service. L'industrie canadienne du soutien en service dans le domaine de l'aérospatiale, qui est de classe mondiale, se retrouve à la merci des entreprises américaines.

Ce nouveau processus n'est pas seulement une menace pour des milliers d'emplois canadiens; il augmente également les risques pour la souveraineté et la sécurité du Canada en réduisant notre capacité d'entretenir de façon indépendante nos propres équipements militaires.

En fait, nous nous attendons à ce que les décisions touchant la défense nationale et la stratégie industrielle soient prises à Ottawa, et non à Washington ou au Pentagone. Le gouvernement a causé l'érosion de la souveraineté économique du Canada en ne faisant pas preuve de la vigilance nécessaire pendant les négociations pour faire en sorte que les entreprises canadiennes jouissent de la propriété intellectuelle pendant les 20 prochaines années en fournissant le genre de soutien qui a forgé la réputation de l'industrie canadienne à l'échelle internationale.

Le gouvernement parle de défendre le Canada. Ce n'est pas le Canada qu'il défend, c'est l'industrie aérospatiale des États-Unis. Il est important de souligner que Boeing a émis une ordonnance d'arrêt de production plus tôt cette année pour les C-17. Selon le communiqué émis par Boeing, cette ordonnance d'arrêt de production découle du faible nombre de commandes de C-17 par le gouvernement américain. Nous achetons la technologie dont les États-Unis ne veulent plus et, par le fait même, nous renforçons les fondements industriels des États-Unis.

Dans ce communiqué, il est également écrit ce qui suit:

Cette mesure touchera éventuellement les 5 500 emplois de Boeing [...] directement liés aux C-17, ainsi que la main-d'oeuvre du fournisseur à l'échelle nationale, ce qui équivaut à plus de 25 000 personnes.

Le gouvernement affirme que le soutien en service crée 25 000 emplois aux États-Unis, alors qu'il aurait pu négocier de façon plus professionnelle pour défendre les emplois canadiens et faire en sorte, comme le gouvernement libéral et ses prédécesseurs l'avaient fait, que la propriété intellectuelle demeure au Canada, tout comme les emplois dans le domaine du soutien en service.

Le gouvernement a failli à la tâche à cause de son laisser-faire. Il estime que ce n'est pas à lui qu'il incombe de créer une stratégie industrielle pour le Canada. Il ne croit pas que l'acquisition de matériel de défense ou les marchés publics peuvent servir à créer de la croissance et des possibilités pour les Canadiens. Le gouvernement ne s'acquitte pas de sa responsabilité de créer des possibilités pour les Canadiens comme les gouvernements précédents ont eu la clairvoyance et la sagesse de le faire.

Par surcroît, cette entente n'est pas conforme à l'ITAR, ce qui signifie que les Canadiens qui ont une double citoyenneté, notamment de l'un des 25 pays qui figurent actuellement sur la liste ITAR établie aux États-Unis, ne seront pas en mesure de travailler dans le cadre de ces contrats. Ainsi, certains députés que les Canadiens ont élus pour les représenter à la Chambre ne seraient pas autorisés à travailler dans le cadre de ces contrats parce que le gouvernement n'a pas fait valoir les intérêts du Canada. Les membres de la famille de ces députés ne pourraient pas non plus participer à ces contrats parce que le gouvernement n'a pas eu le courage d'intervenir pour défendre la souveraineté du Canada lors de la négociation d'un contrat d'une telle envergure.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, le député de Bourassa prendra la parole dans un moment et il se penchera sur d'autres éléments de la question.

La Défense nationale a pour mission de préserver et de renforcer le rôle du Canada dans le monde et de défendre la souveraineté canadienne. Il est choquant de penser que nous avons un gouvernement conservateur et un premier ministre qui affaibliraient la souveraineté économique du Canada avec leur approche en matière d'acquisition de matériel de défense.

● (1120)

Il faut reconnaître l'importance de préserver et de renforcer le potentiel industriel du Canada. Le secteur manufacturier canadien fait face à des pertes d'emplois, que ce soit dans le domaine de l'automobile ou de l'alimentation: Hershey a réduit son effectif de 500 employés à Smiths Falls; la société Maple Leaf a fermé son usine; Canard a cessé ses activités et a remercié 300 employés et, sous la direction de l'actuel gouvernement, 2 000 employés ont été licenciés chez Chrysler. Cette situation est attribuable au laisser-faire du gouvernement qui estime ne pas avoir à intervenir pour créer des possibilités économiques à long terme. Le gouvernement a tort et les Canadiens s'en rendent compte; ils comprennent également que cette entente n'était pas judicieuse.

M. John Cannis (Scarborough-Centre, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais revenir sur un point de l'exposé du député et lui adresser une question.

On dirait que les conservateurs sont en train de négocier après-coup une entente déjà conclue. Nous allons perdre des emplois, mais le député ne pense-t-il pas que nous perdons également des compétences et une technologie, en plus de compromettre l'avenir de notre pays? Une fois que le Canada aura perdu ses cerveaux, comment fera-t-il pour les récupérer?

Le député n'arrive-t-il pas à voir le parallèle qui existe entre cette entente et la prolongation de la mission en Afghanistan et les prétendues conditions posées par les conservateurs? Dans les deux cas, nous essayons actuellement de négocier après-coup et un peu trop tard. Ne serait-il pas plus normal de commencer par négocier avant de s'engager? Par exemple, ne devrions-nous pas négocier une entente acceptable sur les approvisionnements militaires avant d'octroyer les marchés? Pourrait-il élaborer sur cet aspect?

L'hon. Scott Brison: Monsieur le Président, le député a parfaitement raison. Le principe de la négociation, c'est qu'il ne faut pas essayer de négocier une entente déjà conclue.

Lorsque je regarde de l'autre côté de la Chambre, je vois le ministre du Commerce international, avec qui j'ai collaboré étroitement lorsqu'il était ministre de l'Industrie sous le gouvernement précédent. Il reconnaissait alors l'importance des contrats de défense dans le contexte d'une stratégie industrielle à long terme. À l'époque, nous nous battions pour faire en sorte que les retombées industrielles directes aussi bien qu'indirectes jouent un rôle accru dans le processus d'acquisition pour la défense et qu'en même temps les volets de la recherche et développement et de la propriété intellectuelle aient une place plus importante que dans l'entente actuelle.

La réalité, c'est que l'entretien de ces appareils C-17 sera assuré exclusivement par le constructeur d'origine, en l'occurrence Boeing. Dans le passé, nous avons toujours lutté pour faire en sorte que les entreprises et les fournisseurs canadiens soient chargés du soutien en service. Cette philosophie a contribué à développer au Canada un savoir-faire reconnu dans le monde entier.

Le gouvernement actuel a renié cette approche en adoptant une politique du laissez-faire qui nuit à l'industrie aérospatiale canadienne.

Travaux des subsides

[Français]

M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ): Monsieur le Président, mon collègue ne trouve-t-il pas étonnant qu'un gouvernement accorde 9 milliards de dollars de contrats, notamment un contrat à Boeing de 3,4 milliards de dollars, en laissant complètement à la compagnie qui décroche le contrat la responsabilité d'investir là où elle le veut, en autant qu'il y ait des retombées au Canada? N'est-ce pas là une forme d'abdication en ce qui a trait à la responsabilité du gouvernement? N'aurait-il pas dû s'engager à respecter la répartition existante au Canada en termes d'industrie aéronautique.

L'hon. Scott Brison: Monsieur le Président, je me souviens que lorsque notre gouvernement était au pouvoir, nous avions choisi une approche très différente parce c'est très important de s'assurer que les bénéfices soient distribués dans tout le pays.

Ce gouvernement a choisi une approche de laisser-faire. C'est bizarre qu'un gouvernement qui prétend défendre le Canada et notre souveraineté agisse de cette façon.

• (1125)

[Traduction]

Il s'agit d'un virage marqué par rapport à la position des gouvernements précédents. Les anciens gouvernements progressistes-conservateurs et libéraux collaboraient avec les agences régionales. Nous avons collaboré avec les agences régionales d'expansion industrielle, comme l'APECA et les agences du Québec et de l'Ouest canadien, ainsi qu'avec Industrie Canada afin de garantir des retombées régionales. Voilà en quoi consistait en partie l'approche des gouvernements qui se sont succédé, tant les progressistes-conservateurs que les libéraux. Ils préconisaient une approche semblable, faisant appel à des agences de développement régional pour garantir la répartition équitable des retombées régionales.

Le gouvernement actuel a laissé tomber cette approche, car il ne croit pas qu'il incombe au gouvernement de s'assurer qu'il y a des retombées industrielles importantes dans les régions. Je crois que ce virage coûtera très cher aux Canadiens dans l'avenir.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Monsieur le Président, je remercie mes collègues du Bloc d'avoir choisi de discuter de ce sujet lors de cette journée d'opposition.

[Traduction]

J'entends le député chahuter. Et bien il n'a qu'à s'en aller comme les autres. Il n'y a personne ici.

• (1130)

[Français]

Aujourd'hui, on aurait pu parler de la politique de franchisés de ce gouvernement. Ce que je trouve drôle et pathétique à la fois, c'est qu'il y a à peine un an, le ministre de l'Industrie a dit, lors du Salon international de l'aéronautique de Farnborough, que le Québec a 50 p. 100 et que c'est normal qu'il ait sa part. Il y a, en alternance, le Salon international de l'aéronautique et de l'Espace de Paris- Le Bourget et le Salon international de l'aéronautique de Farnborough. C'était la première chose.

Aujourd'hui, on a « l'employé du mois chez Boeing ». Maintenant, j'appelle le ministre de l'Industrie « l'employé du mois chez Boeing ». Je veux lui souhaiter un prompt rétablissement, parce qu'à force de négocier comme il le fait, il a plutôt mal aux genoux. À cause de sa taille, je sais qu'il a présentement mal aux genoux. En

effet, il a tellement négocié à genoux que ça lui fait mal. Aussi, je lui souhaite un prompt rétablissement.

Aujourd'hui, on pourrait parler de plusieurs dossiers. On pourrait parler d'une foule de choses. Mon collègue a parlé du ITAR — International Traffic in Arms Regulations — qui regroupe toute la question de règlements de sécurité du gouvernement américain. On a un gouvernement de franchisés et « l'employé du mois » a bien fait son travail. Il a tellement bien fait son travail qu'avant même la signature du contrat, il s'est payé un petit voyage à Washington. Je ne sais pas s'il a utilisé un Challenger, mais je sais que le premier ministre aime utiliser ce moyen de transport pour aller voir une joute de hockey. Ce ne sont pas les groupes de Boeing et de Lockheed Martin qui sont venus ici. Il s'est rendu à Washington. Pour négocier quoi? On ne le sait pas. Toutefois, il semble que cela ait fonctionné, parce Boeing et Lockheed Martin auront des contrats sans appel d'offres.

Je veux bien me battre pour les régions. Je veux bien m'assurer que le Québec a sa part, que les Maritimes ont leur part, que l'Ouest a sa part. Par contre, le problème, c'est qu'on se bat pour des pinottes, parce qu'ils font oeuvre de diversion. Si on veut s'assurer que notre industrie aéronautique pourra avoir sa part, il faut qu'on ait quelque chose pour cette industrie aéronautique. Cela s'appelle de la propriété intellectuelle. Cela s'appelle des services et du support. Cela s'appelle de la maintenance.

C'est la première fois qu'on achète un équipement militaire qu'on ne possède pas. On l'achète, mais on ne le possède pas. Qu'est-ce que cela veut dire? Dans un équipement, il y a trois lignes de maintenance, soit la troisième ligne de maintenance, c'est-à-dire l'intégration des systèmes informatiques, par exemple. Il y a la deuxième ligne, où on peut parler des moteurs, par exemple. Nous, ce que nous avons, c'est la première ligne de maintenance. Cela veut dire qu'on va mettre du lave-glace, on va vidanger l'huile et on va mettre du gaz dans le réservoir. C'est ce qu'a eu le Canada.

Non seulement notre gouvernement a-t-il abdiqué la souveraineté de notre propre pays, mais notre gouvernement, en tant que franchisé, dit qu'il se fie à nous. ITAR, c'est sérieux. On ne possède pas cet avion, mais on a un grand coeur. Admettons qu'il y ait une catastrophe à Cuba et qu'on ait besoin de cet appareil pour aller porter des vivres et que, par malchance, l'avion ne démarre pas. On tourne la clé et il ne démarre pas. On appellera Boeing pour lui demander d'envoyer la pièce. Savez-vous ce qu'on va nous répondre chez Boeing?

Une voix: *Please, you have to say please.*

L'hon. Denis Coderre: *You have to say please*, mais le pire, c'est que Boeing ne pourra pas y aller. Pourquoi? Parce que le gouvernement américain a sa politique étrangère en ce qui a trait à Cuba. Il va nous dire qu'il ne convient pas d'aller à Cuba et qu'il ne nous enverra pas la pièce. C'est le problème numéro un. C'est grave.

Plus tôt, on a parlé du ITAR et de la double citoyenneté. Je suis déçu car, plus tôt, le député d'Abbotsford, lorsqu'il a fait référence à un de nos collègues qui a dit avoir la double citoyenneté et qu'il pouvait être député, mais qu'il ne pouvait pas travailler, a dit quelque chose, et j'aimerais qu'on me dise ce que cela signifie, puisque j'apprends l'anglais.

[Traduction]

Il a dit *he does not belong here*. C'est ce qu'il a dit. Je veux savoir ce que cela veut dire plus tard.

Travaux des subsides

[Français]

On parle de double citoyenneté. Présentement, il existe un problème chez Bell Helicopter. Sur la liste des 25, il y a le Venezuela et Haïti. La diaspora haïtienne est en partie dans mon comté. Les ingénieurs haïtiens n'ont pas le droit de travailler à ces projets. On voudrait travailler avec la Chine, mais ceux qui ont une double citoyenneté chinoise ne peuvent pas y travailler. Cela ne touche pas seulement les ingénieurs. Le concierge qui travaille dans l'entrepôt, près de l'appareil, n'a pas le droit. C'est grave. Cela touche non seulement les ingénieurs et ceux qui occupent des postes importants, mais même les personnes qui travaillent manuellement, près de l'appareil. Cela va bien! Croit-il au multiculturalisme?

Il y a un problème encore plus grave. Cela signifie que, au bout du compte, non seulement on a abdiqué puisqu'il y a maintenant des citoyens de seconde classe, mais on a abdiqué notre souveraineté et notre industrie. Que ce soit au Québec ou ailleurs, peu importe le pourcentage, si on veut que l'industrie pullule, si on veut que cela fonctionne, il faut avoir la propriété intellectuelle.

Sur quoi misent les prochaines générations de moteurs? Sur quoi Kenroad de IMP a-t-il poussé? Il y avait la maintenance. Je veux bien qu'on démarre des entreprises de lave-glace, mais on pourrait peut-être développer de l'huile synthétique. Cependant, on n'aura pas une vraie industrie aéronautique au Canada avec ce gouvernement qui nous donne des pinottes ni avec un ministre de l'Industrie ayant mal aux genoux qui s'en va négocier à Washington. On veut s'assurer que notre gouvernement fait son travail. Ce ministre a dit qu'il ne pouvait intervenir parce que c'était de l'ingérence politique et du favoritisme. À quoi sert ce ministre de l'Industrie s'il ne peut pas travailler pour les intérêts, non seulement de sa province, mais de l'industrie? Cette situation est assez inquiétante.

On pourrait aussi parler de propriété intellectuelle. Je suis heureux aujourd'hui, parce que, avec l'opposition officielle, on a adopté une motion à l'unanimité. J'arrive justement du Comité permanent de la défense nationale. Que ceux qui nous écoutent prennent des notes. On vient d'adopter une résolution à l'unanimité dans laquelle on a recommandé que la vérificatrice générale se penche sur l'ensemble des contrats. Je veux bien me battre pour l'industrie, mais je ne suis pas intéressé par des pinottes de 3,4 milliards de dollars et par un chèque en blanc de 1,3 milliard de dollars parce que les services d'entretien vont se faire aux États-Unis. Quand on donne de l'argent, il faut le donner entièrement aux Canadiens pour qu'ils puissent en bénéficier. Je veux un processus compétitif qui nous permettra d'en avoir pour notre argent. Qu'ils fassent des scénarios qui assureront que chaque région aura ce qu'elle mérite. Mais ce n'est pas ce qui se passe. Je suis très heureux qu'on ait recommandé que la vérificatrice générale se penche sur les contrats des C-17. Nous, on aurait simplement loué ces C-17, quant à ne pas avoir la propriété intellectuelle, quant à ne pas posséder des pièces et quant à ne pas pouvoir aider notre industrie.

Il y avait une alternative, Boeing aurait pu nous les louer. On aurait eu de l'argent pour investir ailleurs. On aurait pu investir dans l'infrastructure de la défense. On aurait pu investir dans des pièces dont on sait qu'on a déjà la propriété intellectuelle. Non seulement le gouvernement a-t-il abdiqué, mais comme on a acheté seulement quatre avions et qu'on n'a pas l'infrastructure, on va laisser les Américains faire notre travail. Ils vont nous faire rêver avec 577 millions de dollars sur un contrat de 3,4 milliards de dollars. C'est ce qu'ils ont établi. Vais-je me battre pour 15 p. 100 de 60 p. 100 au Québec? Je veux m'assurer avant qu'on ne tombera pas dans le panneau de ce gouvernement, que celui-ci nous prouvera qu'on en aura pour notre argent et que les Canadiens et les Québécois, les

gens des Maritimes et les gens de l'Ouest auront ce qui leur est dû, c'est-à-dire qu'on aura vraiment ce pourcentage. Présentement, on se bat pour des pinottes.

• (1135)

[Traduction]

Je crois en une répartition équitable des retombées. Je crois en ce pays, et je crois en une véritable souveraineté, parce que nous devons équiper nos forces. En fait, la stratégie de marketing était simple. Le gouvernement n'a eu qu'à ressortir sa peinture bleue et à corriger l'étiquette, car nous avons déjà annoncé 13 milliards de dollars à l'époque.

Néanmoins, je trouve la motion pertinente. Le gouvernement doit nous donner l'heure juste et, s'il ne le fait pas, il y aura toujours la période des questions. Nous avons plusieurs questions, mais je suis heureux de savoir que la vérificatrice générale examinera ces contrats, car il y a anguille sous roche.

[Français]

M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ): Monsieur le Président, je veux féliciter mon collègue de son discours et de la motion adoptée au Comité permanent de la défense nationale. À mon avis, cela peut effectivement permettre de faire la lumière sur ce dossier.

Est-ce que, effectivement, avec le mode d'octroi de contrats qu'on a, laissant finalement à la compagnie la décision de l'endroit et de la façon de faire les choses, on va hériter, en bout de ligne, de contrats de moindre importance?

L'industrie canadienne ou québécoise ne profitera pas des plus grands défis technologiques qui sont les plus payants en bout de ligne. On va plutôt hériter de ce qui restera lorsque Boeing aura décidé d'aller ailleurs auprès de ses sous-contractants ou de ses filiales.

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de cette question très pertinente. C'est un autre dossier qu'on doit aborder. Lorsque je parle de franchiser, c'est ça. Ce n'est pas des emplois qu'on va avoir, ce sont des compensations, puisqu'on n'a pas la propriété intellectuelle. Ils vont nous dire que d'autres contrats s'en viennent et qu'il faut regarder cela dans l'ensemble. Non, non et non. On doit regarder cela, équipement par équipement. *Deal or no deal.*

C'est comme l'émission *Le Banquier: Deal or no deal*. Pour ma part, j'aurais dit: « *No deal* ». Effectivement, c'est juste des compensations. Or, c'est la première fois que je vois qu'on est à la merci des compensations. Ce n'est peut-être pas votre expérience, mais c'est la première fois que je vois qu'on est à la merci des compensations.

Le gouvernement a également abdiqué son pouvoir et a dit à des compagnies étrangères: « *You take care of it*. On va vous remercier si vous nous donnez des pinottes. » C'est beau ça! C'est intéressant ça!

L'industrie fonctionnera lorsqu'on aura la propriété intellectuelle. Je ne veux pas de compensations, je veux m'assurer qu'on puisse avoir des modèles de régénération qui vont permettre d'avoir effectivement les outils nécessaires pour s'épanouir à travers le pays.

Travaux des subsides

On a une industrie aéronautique, parce qu'il y a un gouvernement, notamment le nôtre à l'époque, qui a pris des décisions. Rappelez-vous à l'époque de Jean Chrétien, en 1974. Le Challenger est allé à Canadair. C'est normal, c'est correct. Des gestes politiques ont été posés parce qu'un ministre de l'Industrie a mis ses culottes et a dit qu'à partir de maintenant, l'industrie aéronautique est importante pour nous.

Je regarde actuellement les conservateurs. Souvenez-vous de l'histoire du Avro Arrow sous M. Diefenbaker. On a laissé aller la technologie.

On a tout redonné et là, on sera encore à la merci des autres. Belle politique étrangère!

[Traduction]

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Monsieur le Président, en premier lieu, je réponds à une allégation faite par le député. Elle est vraiment indigne de lui. Il a prétendu que j'avais déclaré que le député de Kings—Hants n'avait pas sa place ici et il a émis l'opinion que cela était une allusion à sa double citoyenneté.

Monsieur le Président, vous étiez présent. Vous n'avez pas entendu ces propos. Je crois bien que le député de Kings—Hants ne les a pas entendus et je ne sais pas ce qui peut motiver cette forme de salissage de la part d'un député qui a tant d'expérience.

Toutefois, il est intéressant de se prononcer sur le fond de la question. Notre gouvernement a été élu pour veiller à ce que la politique n'intervienne plus dans la passation de marchés. Nous voulons mettre de côté la bonne vieille politique libérale de l'assiette au beurre, de l'ingérence libérale dans le processus de passation des marchés. et c'est exactement ce que fait le gouvernement.

Il est vraiment intéressant de rappeler que lorsque ces députés siégeaient de ce côté-ci de la Chambre, ils faisaient des déclarations opposées ce qu'ils disent aujourd'hui. Je vais citer le député de Kings—Hants, qui a pris la parole il y a quelques minutes à peine. Voici ses propos, reproduits dans l'*Ottawa Citizen* du 17 mai 2003:

J'estime que nous devons remplacer les programmes de développement économique régional et l'aide sociale aux entreprises parasites, qui ont échoué, par de fortes réductions de l'impôt sur le revenu des sociétés, parce que le marché peut choisir les gagnants et les perdants mieux que les bureaucrates.

Il tient maintenant un tout autre discours. Je demande au député de Bourassa comment il concilie des propos de ce type avec ce qu'il vient de dire à la Chambre, à savoir qu'il devrait y avoir une plus grande ingérence dans le processus de passation des marchés?

• (1140)

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le Président, lorsque j'ai entendu le député d'Abbotsford faire ce commentaire, ce n'était pas relativement à lui. Lorsqu'on a parlé de collègues, ici, qui ont la double citoyenneté, il a envoyé à la blague — mais ce n'était pas drôle: « *He shouldn't belong here* ». C'est cela que j'ai entendu. S'il dit que ce n'est pas ce qu'il a dit, je le crois, mais j'ai bien entendu. Je suis assez avancé dans mes cours d'anglais et je commence à bien comprendre. Peu importe.

Je vous dirai que nous avons effectivement joué pleinement notre rôle. Nous nous sommes investis dans les régions. Nous avons travaillé pour nous assurer que le Canada n'est pas seulement Montréal, Toronto et Vancouver. C'est aussi les régions rurales et semi-urbaines. Des gens demeurent dans tout le pays et ont aussi le droit de s'assurer que le gouvernement prend ses responsabilités. C'est ce que nous avons fait sur le plan de l'industrie, de l'automobile

et de la recherche et développement dans plusieurs domaines scientifiques. C'est correct. Ce n'est pas de l'interférence.

D'ailleurs, j'inviterais le député à écouter la période de questions quand ils essaient de dire que nous faisons de l'ingérence et qu'il y a de la politique là-dedans. Nous avons un dicton en français qui dit que quand on crache en l'air, ça nous retombe sur le nez. Il devrait faire attention quand il dit ce genre de chose, bien attention.

J'aime beaucoup mon métier, je trouve de plus en plus de choses et je vais pouvoir en parler. Le ministre de la Défense nationale est un chef lobbyiste qui a eu 28 contrats différents. Il connaissait cela, les acquisitions. Avant, il allait même au ministère de la Défense pour suggérer de s'occuper de camions Stewart & Stevenson. C'est le même ministre qui, aujourd'hui, est en charge des critères de sélection des camions qu'on achètera. On va en parler. On pourra discuter de beaucoup de choses.

Toutefois, je pense qu'il se mêle entre le fait qu'un ministre de l'Industrie doit faire son travail, pas aller négocier à genoux à Washington. Il doit faire son travail et oeuvrer pour l'ensemble des Canadiens. Si le député d'Abbotsford — et je le crois — pense que le développement régional est important et que les gens de sa région sont aussi importants, alors il doit convenir qu'un ministre de l'Industrie se doit d'intervenir. Cela n'est pas de l'ingérence, c'est faire son travail.

[Traduction]

Le vice-président: Reprise du débat. La députée de New Westminster—Coquitlam a la parole.

Mme Dawn Black (New Westminster—Coquitlam, NPD): Monsieur le Président, je veux poser à mon collègue, qui siège aussi avec moi au Comité de la défense, une question au sujet de l'exception au titre de la sécurité nationale que le gouvernement a invoquée dans ce contrat. Cela va à l'encontre de l'accord sur le commerce intérieur conclu après que les contrats d'entretien des CF-18 ont été retirés à Winnipeg pour être attribués au Québec, ce qui a créé une tempête politique dans le pays.

Le député pourrait-il répondre à...

Le vice-président: À l'ordre, je vous prie. J'ai bien parlé de reprise du débat, puis j'ai cédé la parole à la députée. Le temps prévu pour les questions et observations est écoulé. La députée a la parole et elle peut poser des questions pour la forme au député de Bourassa, mais il ne pourra y répondre.

Mme Dawn Black: Je m'excuse, monsieur le Président, je pensais que nous en étions toujours aux questions et observations.

Il y a quelques minutes, nous étions au Comité permanent de la défense nationale. Nous avons entendu le témoignage d'Alan Williams, l'ancien sous-ministre adjoint de la Défense nationale responsable des achats. Nous avons également entendu celui de Douglas Bland, de l'Université Queen's.

Lors de cette réunion, nous avons pu adopter, à l'unanimité, une motion demandant à la vérificatrice générale d'examiner certaines questions relatives aux achats récents. Je pense que la plupart des Canadiens seront satisfaits de constater que tout ce processus est surveillé par des civils. Cependant, une bonne partie de cette surveillance est rétrospective et n'est peut-être pas faite comme elle devrait l'être, par un comité de la défense très dynamique et actif qui s'en chargerait.

Travaux des subsides

Il était très clair dès le départ que, pour ce processus d'acquisition, le gouvernement savait d'avance ce qu'il voulait acheter. Pour le transport aérien stratégique, le gouvernement voulait le C-17. Pour le transport aérien tactique, il voulait le C-130J. Pour ce qui est des hélicoptères, il voulait le Chinook. Il ne voulait pas d'un processus d'appels d'offres ouvert. Il a eu recours aux PAC, les Préavis d'adjudication de contrat, et il s'est prévalu de l'exemption au titre de la sécurité nationale pour se soustraire à l'Accord sur le commerce intérieur. C'est ce dont je parlais il y a quelques minutes.

L'Accord sur le commerce intérieur visait à dépolitiser le processus, à éliminer la possibilité de décisions politiques concernant l'attribution des contrats et à favoriser un processus fondé essentiellement sur les avantages industriels pour le pays dans son ensemble, à l'abri de tout soupçon d'ingérence politique.

Le Canada dispose d'une bonne législation en matière d'appels d'offres pour les marchés de défense. Nous sommes l'un des seuls pays à imposer un système obligatoire d'appels d'offres pour les marchés de défense. Cependant, il est clair que les conservateurs ont entrepris ce programme de dépenses de grande envergure sans réfléchir clairement aux implications pour l'industrie et qu'ils ont agi avec précipitation.

Les Forces canadiennes ont des besoins critiques à l'heure actuelle et je crois que tous les députés le reconnaissent. Elles ont notamment besoin d'aéronefs à voilure fixe pour la recherche et le sauvetage, que l'on fait à l'heure actuelle avec des Buffalo, âgés de 40 ans. Lorsque j'en ai parlé au ministre de la Défense nationale au Comité de la défense, il a déclaré que le processus à cet égard était au point mort.

Cela fait 25 ans que l'on propose un nouvel aéronef à voilure fixe pour la recherche et le sauvetage, mais ni le gouvernement libéral précédent, ni le gouvernement conservateur actuel, n'ont accédé à cette demande.

Tous les partis à la Chambre devraient appuyer l'achat de nouveaux avions de recherche et de sauvetage. C'est une question très importante pour les Canadiens dans ma circonscription. C'est une question très importante en Colombie-Britannique, ma province. Pourtant, ni le précédent gouvernement, ni le gouvernement conservateur n'ont agi comme il se doit dans ce dossier.

J'ai présenté une motion à la Chambre, la motion n° 283, qui permettra aux députés d'appuyer l'acquisition de nouveaux avions de recherche et de sauvetage. Malheureusement, les conservateurs n'ont pas intégré cela au train de mesures qu'ils présentent à la Chambre. Ils n'ont pas fait non plus de la souveraineté dans l'Arctique un but de leur stratégie d'approvisionnement. Cela va à l'encontre des promesses qu'ils ont faites lors de la dernière campagne électorale.

Les conservateurs avaient promis que l'affirmation de la souveraineté du Canada et le maintien de sa souveraineté dans l'Arctique seraient un aspect important de toutes les mesures qu'ils prendraient dans le dossier de la défense. Pourtant, ils ont concentré leurs efforts sur l'achat de C-17 qui, comme des députés l'ont dit aujourd'hui, sont fabriqués aux États-Unis. Par conséquent, une grande partie du marché pour le service et l'entretien de ces avions ira aux États-Unis.

J'ai posé la question suivante au comité, mais le gouvernement ne m'a jamais fourni de réponse satisfaisante. Que fera-t-on le jour où des avions militaires américains feront la queue pour les services d'entretien et que nos avions auront aussi besoin d'entretien? Que fera-t-on le jour où six avions militaires américains et deux avions canadiens feront la queue pour les services d'entretien? Logiquement, quels avions passeraient en premier?

● (1145)

J'aimerais aussi parler de la situation dans le secteur de la fabrication au Canada. Les conservateurs et même les libéraux ont peint le tableau en rose, mais une tendance très sombre se dessine dans l'économie actuelle. Le Canada perd nombre de bons emplois dans des secteurs clés. Au cours du dernier mois seulement, une autre usine a fermé ses portes dans ma collectivité à cause de l'entente sur le bois d'oeuvre. Ce sont des Canadiens de la classe moyenne qui sont touchés par la perte de ces bons emplois qui leur permettent de subvenir aux besoins de leurs familles.

Un rapport du Centre canadien de politiques alternatives publié aujourd'hui révèle que l'écart de prospérité s'élargit au Canada. Bien que les familles canadiennes travaillent davantage, l'écart de revenu au Canada s'agrandit. On apprend qu'un petit nombre de privilégiés au sein de la société canadienne bénéficie de la plus grande partie de la croissance économique. Cette disproportion révèle une tendance troublante. La majorité des familles canadiennes a perdu du terrain ou fait du surplace.

Un quart de million d'emplois dans le secteur de la fabrication ont été perdus au Canada depuis 2002. Plus du dixième ont été perdus en raison de mises à pied, de fermetures d'usines ou parce qu'on n'a pas remplacé des travailleurs partis à la retraite. Les femmes occupaient le tiers de ces emplois. L'Ontario et le Québec comptent parmi les provinces les plus durement touchées. C'est une nouvelle troublante pour les travailleurs canadiens, car les emplois dans le secteur de la fabrication offrent une rémunération dépassant de près de 30 p. 100 le salaire national moyen.

En dépit des promesses occasionnelles des gouvernements libéral et conservateur, le Canada ne dispose d'aucun plan concret pour les secteurs de l'automobile, de l'aérospatiale et de la fabrication. Il n'existe aucune stratégie à long terme en matière de recherche et développement ou de perfectionnement des compétences ni aucun plan pour saisir les vastes possibilités de l'économie verte du XXI^e siècle. Voilà pourquoi, selon le Forum économique mondial, le Canada est passé du 11^e au 16^e rang en matière de compétitivité mondiale.

Le Forum économique mondial et d'autres nous ont avertis que le Canada avait besoin de faire preuve d'innovation et de proposer des produits et des procédés plus originaux. Le concept de la valeur ajoutée aux produits et aux services a inspiré la Colombie-Britannique, qui a voulu l'appliquer à son industrie du bois d'oeuvre et à ses grumes.

Le NPD appuie le principe selon lequel l'achat devrait se faire au Canada, où il peut créer des emplois et renforcer nos industries. L'industrie aérospatiale a besoin du même soutien que les grands secteurs industriels comme celui de l'automobile. Nous avons besoin d'une politique globale qui est axée sur l'avenir et la croissance de l'industrie et qui s'attaque aux difficultés financières et aux difficultés liées aux compétences. L'industrie aérospatiale canadienne n'a pas vu le jour sans plan. Au contraire, nous avons favorisé activement son essor grâce à une stratégie comprenant des investissements publics et privés et de l'innovation.

Il y a des débouchés pour l'industrie aérospatiale en Colombie-Britannique également. Cette province compte environ 10 000 emplois dans cette industrie, et ce sont de bons emplois. C'est le genre d'emplois qui permettent de subvenir aux besoins d'une famille. Ils permettent aux familles de s'acheter une maison et d'avoir une bonne qualité de vie. Mon collègue d'Abbotsford connaît sûrement une des entreprises de cette industrie, Cascade Aerospace.

Travaux des subsides

Il convient de faire remarquer que, en Colombie-Britannique, le salaire industriel moyen est de 35 000 \$. Toutefois, dans l'industrie aérospatiale de la province, le salaire moyen s'élève à 50 000 \$ par année. La Colombie-Britannique compte d'autres entreprises qui pourraient être des fournisseurs dans le cadre de marchés pour les avions militaires, notamment ACROHELIPRO Global Services Inc., à l'aéroport international de Vancouver, AVCORP Industries Ltd. de Delta, ainsi qu'ASCO Aerospace Canada Ltd.

J'espère que les personnes qui adjugent les contrats auront envisagé des candidats à l'échelle du pays et que toutes les régions du pays auront l'occasion de soumissionner en réponse à ces appels d'offre et peut-être même de décrocher certains de ces contrats.

● (1150)

Étant donné la pénurie de main-d'oeuvre qualifiée et le fait que, tant sous les libéraux que sous les conservateurs, le Canada est devenu de moins en moins concurrentiel à l'échelle internationale, le moment est venu d'élaborer une stratégie nationale pour l'industrie aéronautique. Il nous est déjà arrivé d'investir de manière stratégique dans certains secteurs clés afin de ne pas laisser certaines industries canadiennes en proie aux lois du marché.

C'est grâce à de telles décisions que nous avons pu renforcer la classe moyenne au Canada et favoriser la prospérité. C'est grâce à elles que les gens ont pu trouver des emplois pour faire vivre leur famille et que les travailleurs canadiens ont pu avoir la sécurité économique nécessaire pour acheter une maison, subvenir aux besoins de leurs enfants et prendre leur retraite en toute dignité. Le contrat d'achat des C-17 ne nous donne pas ces avantages. Il s'agit plutôt d'un achat auprès d'un fournisseur unique qui ne profite qu'à Boeing et aux Forces aériennes des États-Unis.

Cependant, examinons la position du Bloc québécois. Les députés du Bloc demandent depuis des années qu'on élabore une politique d'ensemble pour l'industrie aéronautique, assortie d'un financement prévisible à long terme. Les députés du Bloc devraient se demander comment cette motion accomplira cela.

Le Bloc est représenté ici depuis 1990. Il lui est arrivé d'avoir près de 70 p. 100 de tous les sièges au Québec. Le Bloc a été l'opposition officielle à la Chambre après 1993. Il a aujourd'hui assez de sièges pour maintenir un gouvernement minoritaire au pouvoir. Il s'est prévalu de ce pouvoir l'année dernière pour appuyer le budget des conservateurs, qui ne prévoyait rien pour l'assurance-emploi, rien pour Kyoto, rien pour l'industrie aéronautique et un simple dépliant sur la péréquation.

Si les députés du Bloc voulaient vraiment une politique d'ensemble pour l'industrie aéronautique, pourquoi ne se sont-ils pas prévalus de leur pouvoir dans cette situation de gouvernement minoritaire pour l'inclure dans le budget? Les députés du Bloc auraient pu faire ce que les néo-démocrates ont fait du temps du gouvernement minoritaire libéral pour obtenir des fonds depuis longtemps nécessaires pour les villes, le développement international et l'environnement, mais ils ne l'ont pas fait. Ils devront expliquer pourquoi à leurs électeurs la prochaine fois.

En 2006, le NPD a fait campagne en faveur de l'élaboration de stratégies particulières à divers secteurs industriels comme l'automobile, l'aérospatiale, l'acier, le tourisme, la foresterie et la construction navale. Nous continuerons de poursuivre cette vision économique. Nous espérons que d'autres députés à la Chambre partagent nos préoccupations.

● (1155)

[Français]

M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ): Monsieur le Président, j'ai écouté avec intérêt le discours de ma collègue. Je crois qu'elle met en doute la valeur de l'action du Bloc québécois parce qu'on avait voté en faveur du budget l'année dernière.

Souvenons-nous que l'enjeu majeur de l'élection au Québec était le déséquilibre fiscal. Le gouvernement conservateur avait promis de corriger la situation dans le budget et il annonçait des choses en ce sens. Cette année, nous verrons s'il a livré la marchandise.

Pour ce qui de la protection de l'industrie aéronautique, j'étais heureux de voir que ma collègue reconnaissait les efforts du Bloc. On a proposé des politiques et on a demandé qu'une action soit posée. Le Québec a réussi à se développer et à être le fer de lance de l'industrie aéronautique au Canada, comme l'Ontario l'est davantage pour l'industrie de automobile.

Ma collègue ne trouve-t-elle pas qu'aujourd'hui, notre motion est très raisonnable en disant finalement que le gouvernement conservateur n'aurait pas dû donner des contrats de 3,4 milliards de dollars pour les C-17, de 9 milliards de dollars et plus au total pour les contrats militaires, sans obtenir d'aucune façon qu'il y aura des garanties de retombées qui respecteront la structure de l'industrie aéronautique au Canada?

Présentement, on va donner à une compagnie la responsabilité de modifier la structure sans avoir absolument aucune responsabilité de la part du gouvernement. Pourtant, on investit 9 milliards de dollars des impôts des Québécois et des Canadiens dans ces projets.

La députée ne trouve-t-elle donc pas que la proposition qui est aujourd'hui sur la table est très raisonnable et qu'elle permettra, en bout de ligne, si elle était appuyée, d'avoir des investissements qui correspondent à la répartition partout au Canada et qui rendrait justice à l'effort particulier que le Québec a fait dans ce domaine, comme on l'a fait pour le secteur de l'automobile?

[Traduction]

Mme Dawn Black: Monsieur le Président, le Nouveau Parti démocratique milite depuis d'innombrables années à la Chambre des communes en faveur d'une stratégie industrielle pour le Canada, une stratégie pancanadienne qui encouragerait les industries dans toutes les régions du pays et qui les aiderait à réaliser leur potentiel et à répondre aux besoins des Canadiens d'un bout à l'autre du pays.

Si j'ai mentionné que le Bloc québécois avait appuyé le dernier budget du gouvernement conservateur, c'est parce que nous avons là un parti de l'opposition qui a donné son appui à un gouvernement qui n'a rien fait et qui n'a pris aucun engagement en vue d'instaurer une stratégie industrielle au Canada. De plus, il n'a rien fait du tout dans le dossier de l'environnement. D'ailleurs, le mot Kyoto ne figurait pas une seule fois dans le budget. Il n'était question nulle part d'instaurer un programme industriel exhaustif dans le domaine de l'aéronautique. En fait, ce budget ne dressait aucun plan économique pour le Canada. Voilà pourquoi j'ai été si étonnée de voir le Bloc québécois appuyer le dernier budget du gouvernement conservateur.

M. John Cannis (Scarborough-Centre, Lib.): Monsieur le Président, j'ai deux questions à l'intention de la députée, qui fait tout comme moi partie du Comité de la défense. J'aimerais établir quelques faits avant de poser mes deux questions sur les C-17 et sur le processus d'acquisition.

Travaux des subsides

Monsieur le Président, vous vous souviendrez, car je sais que vous étiez à la Chambre, que le premier commandement centralisé des Forces canadiennes a été instauré il y a environ trois ans. À l'époque, le gouvernement libéral avait alloué environ 13,5 milliards de dollars à l'achat de nouvel équipement. La politique avait été mise de l'avant par les militaires. Le gouvernement avait ensuite inclus dans son budget l'argent nécessaire à l'achat de l'équipement.

La députée faisait partie de ce comité, dont j'étais le président, et à l'époque nous avons entrepris un processus d'évaluation de notre système d'acquisition. Nous avons visité d'autres pays et demandé des renseignements à d'autres. Ce n'était pas parce que notre système d'acquisition était mauvais. Il avait simplement besoin d'être amélioré. La députée n'est-elle pas d'avis que nous aurions dû terminer ce processus d'évaluation avant que le nouveau gouvernement ne commence à faire des achats?

Je vais conclure avec ma deuxième question, qui porte sur les C-17. Je crois que la députée sait très bien qu'il existe deux propositions: une de location, qui éliminerait une partie des problèmes mentionnés plus tôt par rapport à l'achat. Si j'ai bien compris, cela permettrait aux Canadiens d'économiser près de 500 millions de dollars. Peut-être est-elle en mesure de le confirmer.

La députée pourrait-elle répondre à ces deux questions?

• (1200)

Mme Dawn Black: Monsieur le Président, j'aimerais remercier mon collègue qui siège également au Comité de la défense nationale. Je sais que tous les députés de l'opposition siégeant à ce comité éprouvent la même frustration du fait que nous n'avons pas de plan en matière de capacités de défense. Le ministre de la Défense et d'autres personnes qui parlent au nom du gouvernement en avaient fait mention, mais rien n'a encore été fait dans ce dossier. Nous ne comprenons ni la raison du délai ni celle de l'inaction dans ce dossier. Il doit se passer quelque chose au sein du Cabinet qui fait que les gens ne peuvent pas s'entendre sur le contenu final du document.

Une de mes plus grandes inquiétudes, dont j'ai parlé au Comité de la défense nationale, c'est toute la question de l'exemption relative à la sécurité nationale qui est invoquée à l'égard de ce contrat, ce qui risquerait, sinon de confirmer que la politique entre en ligne de compte pendant le processus d'octroi des contrats, du moins de donner l'impression que cela pourrait être le cas. Nous avons au Canada un accord sur le commerce intérieur qui a été conclu après un fiasco qui avait outré les Canadiens — en tout cas, certainement les Canadiens de l'Ouest — du fait que le contrat d'entretien des C-18 n'avait pas été accordé à Winnipeg, qui avait été le soumissionnaire le moins disant.

Je partage l'inquiétude du député à ce sujet. Je ne peux pas parler de ce qui s'est passé au comité avant que j'en sois membre. Je n'ai pas accès aux mêmes souvenirs que le député, qui siège au comité depuis beaucoup plus longtemps que moi.

J'espère vraiment qu'à la fin de notre étude du processus d'acquisition, nous pourrions nous entendre au comité afin de faire des recommandations claires et précises au gouvernement quant au processus d'acquisition de matériel militaire.

[Français]

M. Robert Vincent (Shefford, BQ): Monsieur le Président, j'aimerais partager mon temps avec la députée de Saint-Bruno—Saint-Hubert.

Au départ, le Québec ne veut pas la charité. La seule chose qu'il veut est sa juste part. L'industrie aéronautique québécoise représente,

selon les années, entre 55 p. 100 et 60 p. 100 de l'industrie aéronautique canadienne. Il serait tout à fait normal qu'il reçoive sa juste part des retombées en aéronautique des contrats fédéraux. Sa juste part est entre 55 p. 100 et 60 p. 100 des retombées. Le ministre de l'Industrie dit n'importe quoi. Il dit que les contrats gouvernementaux ne sont pas des contrats privés. Ignore-t-il qu'un contrat du gouvernement n'est pas un contrat privé? Le ministre a poussé son argument jusqu'au ridicule en allant dire qu'imposer des retombées au Québec reviendrait à faire du patronage. Il faut le croire, il faut le voir aussi et on l'a vu. On ne lui demande qu'une chose: veiller à ce que l'industrie québécoise ait sa juste part. C'est son travail en tant que ministre de l'Industrie.

L'industrie aéronautique québécoise lui demande la même chose, tout comme la Chambre de commerce du Québec et les grandes centrales syndicales, bref, tout le monde, sauf peut-être M. Charest, qui est prêt à se plier et à se mettre à genoux devant le gouvernement conservateur. Nous, nous allons nous tenir debout.

Le gouvernement pouvait imposer toutes les conditions qu'il voulait. Les achats militaires sont exclus des accords commerciaux, donc il peut faire ce qu'il veut. Toutefois, il n'a pas prévu qu'il y ait des retombées au Québec. Ottawa affaiblit le seul vrai pôle aéronautique canadien au Canada. C'est une décision qui revient à désavantager des entreprises québécoises qui, au lieu d'être toutes intégrées à l'industrie américaine, sont assez excellentes — et je dis bien excellentes — pour se mesurer à des concurrents de partout dans le monde et constituées des pôles de développement aéronautique chez nous. Qu'un ministre de l'Industrie venant du Québec cautionne une décision aussi funeste pour le Québec, cela en est une honte et ce n'est pas acceptable.

Il y aura 18 500 emplois par année de moins au Québec à cause des conservateurs. L'achat des avions C-17 de Boeing, des hélicoptères Chinook de Boeing, des avions Hercules et des C130J de l'américaine Lockheed Martin totalise 13 milliards de dollars, incluant les contrats d'entretien. Les retombées au Canada devraient totaliser au moins 9,2 milliards de dollars. Le gouvernement conservateur sera ainsi directement responsable de la perte de 18 500 emplois/année au Québec, soit l'équivalent de 1 850 emplois sur 10 ans.

Du même souffle, je crois que le gouvernement conservateur laisse aller l'industrie de tous bords tous côtés. On n'a seulement qu'à penser à l'industrie du textile, du bois d'oeuvre, du meuble et maintenant, ce sera l'aéronautique. En cautionnant une pareille horreur pour faire plaisir à leurs patrons du Canada anglais, les députés conservateurs du Québec sont tombés bien bas. En affaiblissant l'industrie aéronautique québécoise, le gouvernement s'en prend au fleuron de notre économie. L'aéronautique au Québec, c'est 250 entreprises, dont 240 PME, qui fournissent des livraisons de plus de 11 milliards de dollars, dont 89 p. 100 sont destinées à l'exportation.

Je peux vous dire que chez nous, dans ma circonscription, il y a des industries d'aéronautique. J'ai dans ma circonscription les industries Air-Terre Équipement, Automatech Industrielle, Machine-Outils Henri Liné, Placage Granby, Produits intégrés Avior Inc., à Granby, et SIDO. Ces industries devraient avoir des retombées économique de ces contrats, mais on n'est vraiment pas sûr de ce qui va se passer.

Non content de ne pas soutenir notre industrie aujourd'hui, les conservateurs nuisent en plus à son avenir. Pour une politique de l'aéronautique, le Bloc québécois réclame depuis longtemps une véritable politique aéronautique fédérale. Outre les incitatifs fiscaux normaux, cette politique doit viser les objectifs suivants: un programme clair et prévisible de soutien à la recherche et au développement; un engagement ferme et prévisible au financement des ventes, en particulier des ventes à l'exportation; une politique de soutien aux PME de l'aéronautique; et une politique d'achat de matériel militaire qui favorise le développement de l'industrie.

Le gouvernement conservateur peut bien nous dire que le Bloc québécois ne peut rien faire, mais je peux dire une chose: lorsque vient le temps d'avancer des suggestions et des plans, on est là pour le faire.

● (1205)

C'est alors que les conservateurs prennent nos plans et nos idées pour les mettre en place. Ensuite, ils réalisent qu'effectivement, le Bloc québécois a une certaine influence ici, auprès du gouvernement, parce que ses idées sont les bonnes.

Parlons des achats militaires des conservateurs. En juin 2006, le ministre de la Défense nationale, ancien lobbyiste des industries militaires, a annoncé l'intention du gouvernement fédéral d'augmenter les acquisitions de matériel de défense de 17,1 milliards de dollars pour mettre en oeuvre son plan de défense nommé « Le Canada d'abord ».

Le volet aérospatial du projet « Le Canada d'abord » annoncé totalise 13 milliards de dollars: 7 milliards de dollars pour l'achat de nouveaux aéronefs, avions et hélicoptères, et 6 milliards de dollars pour leur soutien en service et leur entretien pendant 20 ans.

Les trois programmes d'acquisition dans le domaine aérospatial sont les suivants: 1,2 milliard de dollars pour l'acquisition de quatre nouveaux appareils de transport lourd tactique Boeing C-17, plus 2,2 milliards de dollars pour le service et l'entretien pendant 20 ans. Le total est de 3,4 milliards de dollars. Il y a aussi 3,2 milliards de dollars pour l'achat de nouveaux aéronefs de transport tactique militaire — le gouvernement pourrait en acheter 17 —, plus 1,7 milliard de dollars pour le soutien en service et l'entretien pendant 20 ans. L'appareil préféré pour ce contrat est le Hercule C-130J de l'américaine Lockheed Martin, pour un total de 4,9 milliards de dollars. Il y a 2 milliards de dollars pour l'achat de 15 nouveaux hélicoptères de transport moyen-lourd de marque Boeing Chinook, plus 2,7 milliards de dollars de soutien pendant 20 ans. Tout cela totalise le montant de 13 milliards de dollars.

Aucun de ces aéronefs n'a été ni ne sera construit au Canada. Les appareils de recherche et de sauvetage ont été, du moins en partie, développés au Canada, mais leur achat n'a pas été annoncé.

L'expression « retombées économiques maximums » signifie que l'entrepreneur primaire devra, pour chaque dollar reçu du gouvernement, engager une somme équivalente dans l'économie canadienne, soit par des achats ou des investissements, mais pas nécessairement dans l'industrie aérospatiale.

Le contrat précise que Boeing devrait acheter ou investir 3,4 milliards de dollars, soit l'équivalent de la valeur du contrat en respectant les conditions suivantes: la moitié des retombées devrait être dans le domaine de l'aéronautique et de la défense; 30 p. 100 des retombées devraient être dans le domaine ayant un intérêt technologique et 15 p. 100 des contrats générant des retombées devront être accordés à des PME.

Travaux des subsides

Le contrat ne contient aucune précision concernant la distribution géographique de ces retombées. Boeing achètera ou investira où elle le désire. Les avions seront construits et réparés aux États-Unis. Les retombées directes découlant du contrat seront donc à peu près nulles. Il n'y aura pas de retombées indirectes non plus.

Si, comme il serait normal de le présumer, Boeing se fie à son réseau existant de fournisseurs, le Québec devrait recevoir entre 25 et 30 p. 100 des retombées. En effet, Boeing compte deux filiales dans l'Ouest, au Manitoba et en Colombie-Britannique, et ses principaux fournisseurs sont situés en Ontario, au premier chef, une firme de Mississauga appelée Magellan. Et tout cela, alors que l'industrie aéronautique québécoise représente entre 55 et 60 p. 100 de l'industrie canadienne de l'aéronautique.

En ce qui concerne les 18 500 emplois perdus, si le Québec avait obtenu 60 p. 100 des retombées, les contrats auraient généré 37 000 emplois au Québec. Comme, au contraire, le Québec n'obtiendra probablement qu'une maigre proportion de 30 p. 100 des retombées, les contrats ne généreront que 18 500 emplois par année.

Je voulais vous parler du portrait de l'industrie aéronautique, mais comme vous me faites signe qu'il me reste une minute, je tenterai alors de trouver les points culminants dont je voulais vous faire part.

En ce qui concerne la politique d'achat de matériel militaire, le Bloc québécois réclame l'adoption d'une nouvelle politique qui s'articule autour des éléments suivants: offrir la priorité aux fournisseurs canadiens; lorsqu'un fournisseur canadien n'est pas en mesure d'offrir le bien en question, veiller à ce que le contrat passé à l'étranger génère des retombées intéressantes et structurantes au Canada; veiller à ce que ces retombées soient réparties d'une manière équitable, c'est-à-dire d'une manière qui respecte la répartition géographique de l'industrie.

Pour finir, j'aimerais remercier le député de Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, et je lirai la motion qu'il nous a présentée:

Que la Chambre dénonce l'attitude de laisser-aller du gouvernement qui a prévalu dans sa négociation avec Boeing, déplore que le Québec n'ait pas eu sa juste part des retombées économiques de ce contrat compte tenu de l'importance de son industrie aéronautique, soit près de 60 pour 100, et demande au gouvernement de prévoir une juste répartition régionale des retombées économiques pour tous les contrats futurs.

● (1210)

M. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son discours.

Premièrement, je dois indiquer que les C-130 et les C-17 sont comme des pommes et des oranges. Selon mon expérience, l'industrie aérospatiale au Québec est forte et capable. J'ai souvent utilisé ses produits dans le passé.

L'opinion de mon collègue du Bloc est-elle que les compagnies du Québec ne sont pas capables de maintenir leurs affaires dans le marché public à cause de leurs compétences? Est-il nécessaire d'arrêter la compétition entre les compagnies dans toutes les régions du Canada, incluant le Québec? À mon avis, les travailleurs du Québec seront insultés si telle est l'opinion de mon collègue et du Bloc.

M. Robert Vincent: Monsieur le Président, je pense que sur le plan de l'aérospatial et de l'aéronautique, l'industrie au Québec est capable de se débrouiller. Le Québec se classe cinquième au monde et n'a rien à envier à personne. Qu'on ne donne surtout pas des contrats à l'étranger lorsqu'on est capable, au Québec, de les effectuer et de les mener à terme.

Travaux des subsides

Si le député d'en face a encore des questions à poser, je crois qu'on peut lui fournir les réponses et il n'y aura pas de problème à ce sujet.

[Traduction]

M. Alan Tonks (York-Sud—Weston, Lib.): Monsieur le Président, je suis certain que la Chambre est au courant de l'importance de répartir équitablement la valeur ajoutée, surtout dans le cas de contrat de la magnitude de celui qui a été conclu avec Boeing et dont il est question à la Chambre aujourd'hui.

Le député a parlé des retombées économiques maximales et de la difficulté d'appliquer une formule équitable à l'échelle du pays. Il a donné l'exemple de l'Ontario où une firme de Mississauga appelée Magellan est une des principales bénéficiaires de ce contrat.

La modification législative proposée par le député ne tient pas vraiment compte de la question très difficile de ce que constitue l'équité et de la formule à utiliser à cet égard. Je suis certain que les personnes qui travaillent à l'usine de Mississauga seraient d'avis que la petite partie qui ira à la firme est équitable et qu'elles sont en droit de s'y attendre.

J'aimerais demander au député de quelle façon on pourrait modifier la loi afin qu'elle soit plus précise en ce qui concerne la manière d'appliquer le concept d'équité quant aux retombées économiques maximales afin que tous les contribuables puissent obtenir leur juste part dans le cadre de ces contrats gouvernementaux.

•(1215)

[Français]

M. Robert Vincent: Monsieur le Président, c'est simple. Dans la motion, on parle déjà de 60 p. 100 au Québec. On peut y aller en vertu du pourcentage que détient chaque province ou territoire à cet égard. Si le Québec détient 60 p. 100 de la production, il devrait avoir 60 p. 100 des retombées. Je ne dis pas cela à peu près. Il y a 250 entreprises en aéronautique au Québec. Ce n'est pas une ou deux, mais bien 250 entreprises, dont 240 PME qui fournissent des livraisons de plus de 11 milliards de dollars. Ce n'est pas de la petite bière.

C'est pour cette raison que l'on dit que pour être équitable, on ira au pourcentage dans chaque province et territoire. Pour le Québec, cela se situe donc entre 55 et 60 p. 100. J'espère que cela répond à la question du député.

[Traduction]

M. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC): Monsieur le Président, mon collègue ne cesse de répéter que, comme 60 p. 100 du secteur aéronautique est établi au Québec, 60 p. 100 des activités devraient revenir au Québec. Si, à l'heure actuelle, 30 p. 100 des activités étaient concentrées au Québec et 60 p. 100 en Colombie-Britannique et qu'il y avait au Québec une entreprise en démarrage très forte, celle-ci devrait-elle être exclue de la participation à des contrats comme celui-ci simplement parce que le député pense que le pourcentage de 60 p. 100 est le chiffre magique, ce pourrait ne pas être le cas?

[Français]

M. Robert Vincent: Monsieur le Président, je demanderais au député de vérifier ses allégations avant de dire n'importe quoi. Nous savons que c'est 60 p. 100. Compte tenu de cela, nous ne broncherons pas et nous ne nous agenouillerons pas devant le gouvernement conservateur, comme d'autres gouvernements du Québec le font. Nous allons nous tenir debout. Nous demandons 60 p. 100, nous y tenons, et nous ne bougerons pas d'un iota sur cette question.

Maintenant, il a posé une autre question: comment allons-nous séparer cela? Car les autres provinces auraient peut-être des choses différentes à nous dire. Il ne faut pas faire l'autruche. L'industrie de l'automobile est en Ontario, et on ne nous entend pas chialer ou dire n'importe quoi. L'industrie de l'automobile se trouve là, et tout l'argent qui part d'Ottawa s'en va en Ontario.

En ce qui a trait à l'industrie de l'aéronautique, il y a des années que nous disons que cela se passe au Québec. Par conséquent, nous voudrions avoir notre juste part au Québec.

Il y a autre chose. Il ne faudrait pas oublier que nous représentons quand même 25 p. 100 de la population. Qui donc paie le quart de ce contrat de 13 milliards de dollars?

Mme Carole Lavallée (Saint-Bruno—Saint-Hubert, BQ): Monsieur le Président, mes collègues ont fait ce matin une démonstration brillante de l'importance de l'industrie aérospatiale au Québec et des retombées qu'on devrait avoir. On a parlé de 55 p. 100 à 60 p. 100. Je vais faire la démonstration à l'honorable député qui posait la question il y a quelques instants, à savoir que c'est vraiment entre 55 p. 100 et 60 p. 100.

On a dit que le secteur aérospatial jouait un rôle prépondérant dans l'économie du Québec. Il en joue également un dans l'économie de la Rive-Sud, où est situé le comté de Saint-Bruno—Saint-Hubert que je représente en cette Chambre. Le secteur de l'aérospatiale est même, sans doute, l'un des maillons les plus solides de l'économie de la Rive-Sud. D'ailleurs, Développement économique Longueuil a fait une excellente étude, et je vais partager avec vous quelques éléments de leur analyse.

Les infrastructures en place sur la Rive-Sud, la concentration des chefs de file mondiaux et l'encouragement fiscal à la recherche et développement contribuent à attirer chaque année de nouveaux investisseurs sur la Rive-Sud. La Rive-Sud de Montréal constitue aussi une plaque tournante pour l'exportation.

Au chapitre des chefs de file en aérospatiale, il faut mentionner la présence de Pratt & Whitney Canada, Héroux-Devtech et l'Agence spatiale canadienne, qui est à Saint-Hubert. Malheureusement, ce gouvernement fédéral diminue d'année en année sa contribution à la recherche au sein de son agence spatiale, contrairement aux autres pays du G8. Il y a aussi le Groupe Lemex. Ce sont toutes des entreprises qui contribuent à faire de l'industrie aérospatiale une figure de proue de l'industrie dans le Grand Montréal.

La région montréalaise est le seul endroit au monde où, dans un rayon de 30 kilomètres ou 19 milles, les principales composantes d'un avion sont accessibles. La région montréalaise est le deuxième pôle mondial en aérospatial après Seattle et avant Toulouse. On retrouve dans la région montréalaise une concentration unique de leaders mondiaux — j'en ai parlé tantôt avec Pratt & Whitney Canada, Bombardier Aéronautique, l'Agence spatiale, Bell Helicopter — qui sont soutenus par 10 centres de recherche. L'industrie aérospatiale du grand Montréal emploie 37 000 personnes, compte plus de 240 compagnies, génère des revenus annuels de plus de 10 milliards de dollars et représente entre 55 p. 100 et 60 p. 100 du marché canadien. Un emploi sur six dans la région de Montréal est relié secteur aérospatial.

En six ans, les ventes du secteur ont augmenté de plus de 80 p. 100. Plus de 80 p. 100 de la production est exportée et plus de 700 millions de dollars sont investis annuellement dans des activités de recherche et développement au Québec.

Travaux des subsides

Dans mon comté, Saint-Bruno—Saint-Hubert, qui est presque au coeur de la Rive-Sud, on retrouve de nombreuses entreprises aérospatiales, une dizaine de sous-traitants et d'importantes entreprises. On y retrouve même l'Aéroport de Saint-Hubert, dont je reparlerai, l'Agence canadienne, dont j'ai parlé, et le Collège d'aérotechnique, un collège très important dans le domaine de l'aérospatial.

Les entreprises qu'on retrouve dans mon comté sont les suivantes: Aéro Teknik, Amphenol Air LB North America, Avtech, Beel Technologies, Brechbuhl, Lemex, Marinvent Corporation, Netur Usinage, Tecnar Automation. Ce sont des entreprises et des sous-traitants extrêmement importants qui ont quelque centaines d'employés. Officiellement, ces neuf entreprises totalisent 175 employés, mais on sait aussi que beaucoup de travailleurs et travailleuses de la Rive-Sud travaillent dans les autres grandes entreprises. Des milliers d'autres travaillent chez Pratt & Whitney, chez Héroux-Devtech et aussi à l'Agence spatiale canadienne. Ce sont des milliers de travailleurs et de travailleuses qui ont des emplois de grande qualité — on parle d'un salaire moyen de près de 60 000 \$ — et qui s'attendent à les garder dans les années à venir. Parlez-en, entre autres, à Camille Larochelle, le président du Syndicat des travailleurs de l'aéronautique. Il en parlera longtemps.

Non seulement la région de la Rive-Sud, la grande région de Montréal et le Québec ont besoin des retombées des achats de ce gouvernement et des achats de C-17 de Boeing, mais ils ont également d'autres besoins concernant l'aéroport. Ce gouvernement est incapable de gérer les conditions d'un contrat de 3,4 milliards de dollars, mais en plus, il ne répond pas, ni rapidement ni aisément, à une très simple demande des responsables du développement de l'aéroport Saint-Hubert—Longueuil, à savoir DASH-L, qui ont besoin de fonds supplémentaires et de subventions importantes pour réparer la piste actuelle et l'allonger. On sait que cette restauration de la piste, qui coûterait 70 millions de dollars, pourrait permettre à une grande entreprise aérospatiale, à savoir Pratt & Whitney, de poursuivre l'essai de ses moteurs à Saint-Hubert, comme elle le fait depuis 75 ans maintenant.

• (1220)

Pratt & Whitney a à son actif la production de 55 000 moteurs livrés à ses clients dans quelque 190 pays depuis 75 ans.

On sait que la concurrence des autres pays est très forte et très vive. Les grandes entreprises de l'étranger sont soutenues par leurs gouvernements. Ce n'est pas seulement une question de gros sous. Il s'agit de l'avenir de notre industrie, et surtout de l'avenir du capital des travailleurs et des travailleuses.

Le Bloc québécois veut une vraie politique de l'aéronautique. Arrêtons de gérer cela à la petite semaine, un petit coup à droite et un petit coup à gauche, un petit contrat avec Boeing de quelques milliards de dollars où on ne négocie aucune condition. Cela n'a aucun sens. Aucune personne ici présente n'achèterait pour des milliards de dollars sans aucune condition.

À l'automne 2004, Bombardier, Pratt & Whitney et Bell Helicopter ont manifesté leur intention d'investir de fortes sommes en recherche et développement pour lancer des projets d'envergure. Dans les trois cas, l'absence de politique fédérale claire a forcé la tenue de négociations longues et pénibles.

Depuis 2002, le Bloc demande au gouvernement de mettre sur pied une politique de l'aéronautique qui assurerait aux entreprises un soutien fiable et prévisible leur permettant ainsi de planifier à l'avance leurs projets de développement. Face au désintérêt fédéral,

le Bloc a même présenté sa propre politique, fort bien reçue par l'industrie.

À l'automne 2005, exaspéré par les pressions répétées du Bloc québécois, le gouvernement libéral a présenté une liste de barèmes dont il tiendrait compte pour l'élaboration d'une éventuelle politique de l'aéronautique. Il faut dire aussi que nous étions à l'aube d'une campagne électorale. La politique n'a jamais suivi et le gouvernement libéral n'a pas été réélu. À force de ténacité, le Bloc a fini par faire admettre aux libéraux qu'une telle politique était nécessaire après qu'ils l'aient niée pendant des années.

Le Bloc continuera de pousser le dossier pour faire fléchir les conservateurs qui nuisent terriblement au Québec par leur déni de la réalité de ce secteur névralgique pour le Québec.

Voici les éléments d'une vraie politique de soutien à l'aéronautique: le soutien à la recherche et au développement, la restauration d'un vrai programme de partenariat technologique, le financement des contrats de vente, le soutien et enfin, une politique d'achat de matériel militaire.

En ce qui a trait au soutien à la recherche et au développement, le gouvernement du Québec a réussi à créer un environnement favorable au développement de l'industrie aéronautique. Au Québec, on retrouve près d'une quarantaine de programmes de formation orientée vers l'industrie aéronautique — formation professionnelle de troisième cycle universitaire —, qui assure à l'industrie une main-d'oeuvre de qualité.

De plus, le gouvernement offre du soutien à l'investissement et des crédits d'impôts élevés qui font diminuer le coût de la recherche et font du Québec un lieu de prédilection pour les entreprises de haute technologie.

Le gouvernement fédéral offre aussi des incitatifs fiscaux à la recherche et au développement. Néanmoins, le financement fédéral de la recherche est nettement insuffisant.

Pour la recherche et développement dans l'industrie aéronautique, le soutien financier du gouvernement fédéral est d'autant plus crucial que les compétiteurs de l'industrie québécoise et canadienne que sont Boeing, Airbus et Embraer peuvent compter sur le soutien de l'État.

Au sein de l'OCDE, les dépenses en recherche et développement atteignent en moyenne 2,3 p. 100 du PIB. Parmi les pays du G7, la moyenne est autour de 2,5 p. 100 du PIB. Au Canada, les dépenses en recherche et développement stagnent à 2 p. 100 du PIB. Le Canada prend du retard.

Le Québec fait bonne figure avec un effort en recherche et développement nettement plus élevé que la moyenne des pays industrialisés malgré le faible soutien d'Ottawa. En effet, le gouvernement fédéral ne contribue qu'à hauteur de 15 p. 100 au financement de la recherche effectuée au Québec, moins que n'importe où au Canada. Les succès du Québec, on les doit aux efforts du Québec et ce, malgré les embûches d'Ottawa.

En conclusion, je résume en une phrase la politique que suggère le Bloc québécois pour le domaine de l'aérospatial: il faut que l'aéronautique soit au Québec ce que l'automobile est à l'Ontario.

Travaux des subsides

● (1225)

[Traduction]

M. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC): Monsieur le Président, dans son intervention, ma collègue a présenté certains arguments fort valables au sujet de la recherche et du développement. J'ose néanmoins espérer que les dirigeants de CAE ne se sentiront pas laissés pour compte parce qu'elle n'a pas mentionné cette entreprise qui est pourtant le plus grand fabricant de simulateurs au monde.

J'aimerais poser une question au sujet de l'équité. Les députés bloquistes tiennent mordicus au chiffre de 60 p. 100 et c'est leur prérogative. Je suppose que cela signifie qu'ils soutiennent en contrepartie que le 40 p. 100 restant de l'activité aérospatiale se passe à l'extérieur du Québec.

Si une entreprise a démarré au Québec pour obtenir de meilleurs résultats pour l'industrie aérospatiale, mais qu'elle a des chances de se voir octroyer un contrat par une entreprise ontarienne et que le Québec obtient une part de 65 p. 100 du contrat au lieu de 60 p. 100, la députée estimerait-elle que cette situation est juste ou que les Ontariens auraient le même droit de crier à l'injustice en pareil cas?

Les marchés ne devraient-ils pas être attribués aux entreprises les plus qualifiées et en meilleure position d'obtenir des contrats, sans égard à l'endroit où elles sont établies au Canada?

● (1230)

[Français]

Mme Carole Lavallée: Monsieur le Président, on sait que ce gouvernement conservateur est un gouvernement de laisser-faire, de « au-plus-fort-la-poche ». De ce fait, il manque à ses responsabilités. Un gouvernement responsable doit voir au développement économique de chacune des parties, de ses composantes.

Bien sûr, vous connaissez les intentions du Bloc québécois en ce qui concerne ce gouvernement fédéral. Si nous les avions achetés, ces C-17, nous les aurions achetés à notre goût et nous aurions effectivement veillé à ce que l'ensemble des Québécois en profite.

Toutefois, revenons à ces 60 p. 100 qui semblent passablement titiller le collègue du Parti conservateur. Je ne peux que vous répéter les chiffres et lui demander de me donner les siens pour expliquer qu'il ne s'agit pas de 60 p. 100.

À mon avis, l'industrie aérospatiale du Grand Montréal emploie 37 000 personnes, dans plus de 240 compagnies, génère des revenus annuels de plus de 10 milliards de dollars et représente de 55 à 60 p. 100 du marché canadien. Un emploi sur six dans la région montréalaise est relié à l'aérospatiale.

Je demande au collègue de me donner les chiffres justifiant ses 40 p. 100.

M. Jean-Yves Laforest (Saint-Maurice—Champlain, BQ): Monsieur le Président, dans un premier temps, j'aimerais féliciter ma collègue pour l'excellent discours qu'elle a livré plus tôt en ce qui concerne la motion du Bloc québécois portant sur l'avenir de l'industrie aéronautique au Québec et sur l'absence de volonté du gouvernement conservateur quant aux modes d'attribution des contrats.

Je lui rappelle que, dans ma circonscription, Saint-Maurice—Champlain, l'économie est actuellement très fragilisée par tous les problèmes reliés à l'industrie forestière dont on ne s'est pas encore sorti. Depuis plusieurs années, il y a eu une forme de diversification de l'économie dans ma région. En effet, des entreprises de sous-traitance dans l'industrie aéronautique ont vu le jour.

Les citoyens me demandent régulièrement, depuis quelque temps, comment il se fait que le gouvernement actuel ne prévoit pas appuyer l'industrie aéronautique au Québec, sachant qu'il pourrait y avoir des retombées chez nous, de la même façon que cela s'est fait autrefois et se fait encore aujourd'hui pour l'industrie automobile en Ontario. Comment se fait-il qu'on ne soit pas capable de bénéficier de l'appui qu'ont eu d'autres régions au Canada? Il serait maintenant temps que nous soyons soutenus, car l'absence de volonté du gouvernement conservateur pourrait mettre en péril la continuité de ces entreprises.

Ma collègue pourrait-elle me dire ce que je pourrais répondre à mes concitoyens par rapport à l'avenir économique de ma région?

Mme Carole Lavallée: Monsieur le Président, c'est très clair que le gouvernement conservateur voudrait conserver ou partager, avec d'autres que le Québec et les Québécois, les retombées de leur achat de 3,4 milliards de dollars de Boeing.

Compte tenu de ce qu'on voit et de tout ce qu'il fait, on constate bien que même s'il vient au Québec courtiser les Québécois et essayer d'obtenir leur vote, quand il se produit de vraies choses, de vrais moments, quand arrive le temps de contribuer au développement économique du Québec et des Québécois, il est absent. Plutôt, il essaie de partager avec le reste du Canada.

Bref, j'ai beaucoup de compassion pour les gens de l'industrie forestière et pour les gens de la région de Saint-Maurice—Champlain qui ne bénéficient pas des retombées nécessaires des contrats de ce gouvernement. Je sais aussi que même dans l'industrie forestière, il ne leur donne pas leur juste dû.

Néanmoins, je pense que ce gouvernement...

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): L'honorable secrétaire d'État à l'Agriculture a la parole.

L'hon. Christian Paradis (secrétaire d'État (Agriculture), PCC): Monsieur le président, je suis heureux d'avoir l'occasion de discuter des nombreuses exigences très rigoureuses que le gouvernement a imposées à Boeing dans le cadre du processus d'acquisition de transport aérien stratégique.

La motion suggère que le gouvernement a été complaisant à l'endroit de Boeing durant les négociations. Rien ne pourrait être plus faux. Les retombées industrielles doivent être de haute qualité et de haute technologie. Par exemple, les types de projets suivants seraient acceptables: la production de systèmes d'avionique de mission pour des hélicoptères, l'installation de radars et d'équipement électronique dans des avions de chasse, la production de pièces composites de haute technologie pour des grands avions commerciaux, la mise en place d'un centre de recherche et de développement ou l'investissement dans les universités canadiennes pour la recherche en génie aérospatial.

Toutefois, si une entreprise proposait d'acheter des matériaux bruts comme de l'acier ou du minerai de fer, de faire le commerce du blé, de la nourriture ou de produits agricoles, ou d'acheter des biens et services à faible contenu technologique, ces demandes seraient rejetées.

Travaux des subsides

Une fois qu'une entreprise a élaboré une proposition de retombées industrielles de haute qualité et de haute technologie, cette proposition est évaluée selon trois critères stricts. Tout d'abord, le travail doit découler du programme d'acquisition. Ensuite, le travail doit être exécuté pendant la période définie dans le contrat. Finalement, le travail doit respecter le principe de l'accroissement selon lequel on peut se servir des relations d'affaires existantes, mais seulement le nouveau travail compte aux fins du respect de l'obligation.

Ensuite, Industrie Canada insiste pour que les retombées soient réellement canadiennes. Pour ce faire, le ministère examine précisément la valeur du contenu canadien des transactions entre les fournisseurs principaux et les fournisseurs canadiens. Autrement dit, les fonctionnaires examinent précisément la quantité de matériel ou de travail de source canadienne que comporte une transaction et lui accordent des points.

Par conséquent, si un entrepreneur achète un produit d'une société canadienne et que le produit est entièrement fabriqué au Canada, il reçoit tous les points attribués à cet élément. Cependant, si 60 p. 100 du produit est fabriqué au Canada, il ne se verra accorder que 60 p. 100 des points attribués à cet élément. Cela signifie également que la valeur totale des contrats avec les entreprises canadiennes dépassent souvent le montant que le gouvernement verse au fournisseur principal. Les entreprises canadiennes profitent de ces revenus et, par le fait même, l'économie canadienne en bénéficie.

De plus, la moitié des transactions de Boeing relatives aux retombées industrielles doivent relever du secteur de l'aérospatiale et de la défense. Boeing oeuvre principalement dans l'industrie de l'aérospatiale et de la défense. Ainsi, la majorité de ses activités au Canada devraient être dans ce domaine. Cependant, en imposant ce minimum, le gouvernement a laissé la porte ouverte à d'autres secteurs de la haute technologie. Boeing doit également affecter 30 p. 100 de ses contrats de retombées industrielles aux technologies clés, telles qu'elles apparaissent dans la liste à cet effet.

La liste des technologies clés a été dressée en collaboration avec l'industrie. Elle indique les neuf principales priorités en matière de technologies qui aideront à maintenir et à développer le secteur de l'aérospatiale et de la défense, tout en assurant sa durabilité à long terme. La liste comprend les technologies suivantes: matériaux nouveaux et fabrication de pointe; systèmes d'avionique et de mission; communications et contrôle; gestion de la puissance et de la propulsion; sécurité et protection; capteurs; simulation, formation et environnement synthétique; espace; et systèmes de véhicule sans pilote. Boeing a déjà repéré un certain nombre de transactions qui répondraient aux exigences de la liste des technologies clés. L'entreprise entreprendra de grands projets faisant appel aux technologies en matière de matériaux composites, de simulation et de formation, de communication et de contrôle, et d'espace.

Enfin, 15 p. 100 des contrats de retombées industrielles de Boeing doivent être accordés à des petites et moyennes entreprises. Celles-ci sont vitales pour assurer la croissance et la viabilité du secteur de l'aérospatiale et de la défense ainsi que celles de l'ensemble de l'économie. Ces entreprises ont su démontrer qu'elles étaient des chefs de file dans les modèles de croissance économique. Boeing est une grande entreprise composée de nombreuses divisions et il est souvent difficile pour les petites entreprises de se tailler une place dans la chaîne d'approvisionnement de Boeing. Il est donc important de veiller à ce que ces entreprises aient aussi la possibilité de saisir cette occasion.

Jusqu'à présent, les retombées industrielles liées au projet de transport aérien stratégique sont solides dans tous ces secteurs et promettent d'avoir un impact durable à long terme sur l'économie canadienne. Le nouveau gouvernement du Canada, par l'entremise d'Industrie Canada, met fortement l'accent sur l'importance d'une participation transcanadienne et met en évidence les compétences des entreprises canadiennes. Notre gouvernement déploie tous les efforts voulus pour que les sociétés internationales prennent conscience de l'étendue de l'industrie canadienne et de la vaste gamme de ses atouts.

Les fonctionnaires d'Industrie Canada travailleront en étroite collaboration avec les organismes de développement régional, à savoir l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, Diversification de l'économie de l'Ouest Canada et l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec. Ensemble, ils repéreront les entreprises canadiennes qui pourraient s'intéresser aux débouchés existants.

● (1235)

En outre, les fonctionnaires travailleront directement avec les entreprises canadiennes de tout le pays pour mettre en lumière les possibilités existantes, aider les entreprises qui cherchent à obtenir des contrats afin de souligner l'importance d'une participation transcanadienne et mettre en évidence les compétences de ces entreprises.

Nous soulignons aussi très clairement aux soumissionnaires éventuels que nous nous attendons à ce qu'ils travaillent avec des entreprises partout au Canada. Boeing, par exemple, a tenu quatre séances auprès de l'industrie à l'échelle régionale, soit une dans chaque région du Canada: dans la région de l'Atlantique, les 7 et 8 septembre 2006 au cours du spectacle aérien d'Halifax; dans la région de l'Ouest, à Calgary, les 3 et 4 octobre 2006; dans la région du Québec, à Montréal, les 24 et 25 octobre 2006; et dans la région de l'Ontario, à Toronto, les 7 et 8 novembre 2006. Boeing a pu rencontrer des centaines d'entreprises canadiennes au cours de ces séances où elle a pu constater les forces et capacités des entreprises de tout le pays. Boeing a entrepris de travailler avec des entreprises canadiennes en vue d'obtenir des retombées industrielles à 100 p. 100. Il s'agira de relations logiques sur le plan commercial, qui présentent de réels débouchés et qui mènent à la formation de partenariats durables et viables.

Les retombées canadiennes représentent des obligations contractuelles sérieuses. Industrie Canada exige des rapports annuels, des vérifications et des garanties d'exécution. Chaque année, les entrepreneurs doivent rendre compte de ce qu'ils ont accompli à cet égard. Il peut même y avoir des conséquences financières pour non exécution, mais on n'a jamais dû y recourir jusqu'à maintenant.

Qu'on me permette de résumer les exigences strictes que je viens de décrire. Boeing doit fournir des retombées de haute qualité de haute technologie équivalent à 100 p. 100 de la valeur du contrat éventuel. Elle doit travailler avec des entreprises de partout au Canada, y compris le Québec. Elle doit consacrer au moins 50 p. 100 des retombées à l'industrie de l'aérospatiale et de la défense, au moins 30 p. 100 aux neuf technologies clés retenues par l'industrie de l'aérospatiale et de la défense, au moins 15 p. 100 à des petites et moyennes entreprises et elle doit fournir une valeur pour le Canada équivalent à 100 p. 100 de la valeur du contrat.

Travaux des subsides

Le travail doit découler du programme d'acquisitions. Le travail doit être exécuté pendant la période définie dans le contrat. Le travail doit respecter le principe de l'accroissement selon lequel on peut se servir des relations d'affaires existantes, mais seulement le niveau de travail compte aux fins du respect de l'obligation. Ce sont des critères rigoureux. Lorsqu'un ensemble de retombées industrielles répond à ces critères, il devient une obligation contractuelle sérieuse.

Le gouvernement prend très au sérieux sa responsabilité de négocier fermement avec les fournisseurs potentiels et d'obtenir des retombées industrielles optimales pour l'ensemble du Canada. Le gouvernement a respecté ses obligations.

Je m'arrête ici parce que j'entends partager mon temps avec ma collègue de Beauport—Limoilou.

• (1240)

M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ): Monsieur le Président, j'ai écouté mon collègue énumérer les conditions qui ont été imposées à Boeing, les 30 p. 100 de retombées, etc. Je suis très étonné que, comme député du Québec, il ne s'offusque pas du fait qu'il n'y ait pas eu d'obligation de respecter la répartition au Canada. Actuellement, près de 60 p. 100 des retombées en aéronautique sont au Québec, et les principaux sous-traitants de Boeing et les principales personnes avec qui elle a des contrats sont à l'extérieur du Québec. Le député n'est-il pas conscient que le gouvernement fédéral, qui donne 9 milliards de dollars en contrats, aurait pu poser comme condition que la répartition actuelle soit respectée pour le Québec? Comme député du Québec, se lèvera-t-il en cette Chambre et votera-t-il en faveur de la motion du Bloc québécois lorsque viendra le temps de le faire?

L'hon. Christian Paradis: Monsieur le Président, on a ici une bonne nouvelle, que le Bloc québécois tente encore de tourner à la négative. Il faut comprendre qu'il y a eu 13 années de négligence libérale avec la complicité du Bloc québécois. Pour imaginer le tout, je dirais qu'on respectait le fait que nos soldats allaient combattre avec des tire-pois. Maintenant, on leur permet d'avoir accès à un armement et à une technologie adéquats. Aujourd'hui, on a des retombées canadiennes à 100 p. 100, ce qui ne s'est pas fait dans les années 2000.

Ensuite, le Bloc québécois était contre l'entente sur le bois d'oeuvre. Les syndicats et le gouvernement du Québec ont dit qu'il fallait l'adopter, alors le Bloc québécois a fait volte-face. Encore mieux, parlons de la gestion de l'offre. Je lisais encore ce matin un communiqué du député de Richmond—Arthabaska disant que le ministre du Commerce international n'était pas clair à cet effet. Le président de l'UPA, Laurent Pellerin, dit que, en 15 années, c'est le geste le plus significatif que le gouvernement fédéral ait posé en faveur de la gestion de l'offre. Quand le Bloc québécois regardera-t-il les choses en face et admettra-t-il enfin qu'il y a un gouvernement qui agit au fédéral dans les intérêts du Québec?

[Traduction]

M. Alan Tonks (York-Sud—Weston, Lib.): Monsieur le Président, la question que je veux adresser au ministre est semblable à celle que j'ai posée au Bloc.

L'intention de la motion est d'assurer une distribution équitable de la valeur ajoutée du contrat. Je crois que nous pouvons tous convenir que ce contrat pourrait avoir des retombées exceptionnelles partout au pays sur les petites et moyennes entreprises et leurs activités, sur la création d'emplois et sur l'activité liée à l'emploi. Il est très important que les pourcentages dont le député a fait mention soient appliqués par l'entremise du contrat.

Quelles sont les mesures en place pour effectuer une vérification de suivi afin de s'assurer que les contrats d'acquisition sont bien répartis de façon égale, dans les proportions que le gouvernement souhaite? Le ministre pourrait-il nous expliquer les mesures de suivi qui seront prises pour s'assurer que la valeur ajoutée est distribuée équitablement partout au pays, surtout en ce qui a trait aux petites et moyennes entreprises?

• (1245)

[Français]

L'hon. Christian Paradis: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

Effectivement, c'est un point qui a été retenu par le gouvernement, à savoir que les petites et moyennes entreprises seraient ciblées par ce projet. D'ailleurs, une proportion de 15 p. 100 en retombées économiques est textuellement demandée à Boeing à ce niveau.

Ce qu'il faut comprendre, c'est que, d'une part, on n'a jamais eu à se prévaloir de cette clause, c'est-à-dire de faire un suivi. Cela a toujours été respecté par le passé. Quoiqu'il en soit et malgré tout cela, le ministère de l'Industrie est très conscient de ce danger. C'est la raison pour laquelle, dans mon discours, je réitérais, au nom du ministre de l'Industrie, qu'un effectif important de fonctionnaires est déployé pour assurer un suivi. Il s'agit d'un cadre légal et on veut que cela soit respecté. C'est un cadre rigoureux et une équipe de fonctionnaires fera ce suivi. C'est pour cela qu'on a établi des balises claires afin qu'il y ait un suivi adéquat qui respecte l'essence même de l'entente intervenue entre ce gouvernement et Boeing.

Mme Sylvie Boucher (secrétaire parlementaire du premier ministre et de la ministre de la Francophonie et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, je suis heureuse de m'adresser à vous aujourd'hui afin de discuter de cette motion qui a été présentée par nos honorables collègues.

La motion dont nous discutons demande au gouvernement d'effectuer une répartition régionale équitable des retombées économiques pour tous les contrats futurs.

C'est avec plaisir que je tiens à assurer cette Chambre que le gouvernement a l'intention de fournir des retombées industrielles équitables pour tout le pays en ce qui a trait aux contrats futurs, comme cela a été le cas pour les contrats jusqu'à maintenant. J'annonce cela avec confiance, à cause du processus rigoureux avec lequel les ensembles de retombées industrielles canadiennes sont élaborés et approuvés.

Comme vous le savez, le gouvernement s'est fermement engagé à établir la place du Canada dans la communauté internationale. Cet engagement comprend d'importantes acquisitions en matière de défense. Au cours des prochaines années, nous dépenserons des milliards de dollars pour acheter des hélicoptères, des navires, des camions ainsi que des avions de transport stratégique et tactique.

Les acquisitions sont assujetties à un processus bien précis. D'abord, le ministère de la Défense nationale définit ses besoins militaires en matière d'équipement. Une fois qu'ils ont été établis, il informe Industrie Canada et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada qu'il a l'intention de se procurer de nouveaux équipements.

Le rôle d'Industrie Canada est alors de définir les exigences nécessaires pour que le Canada puisse profiter de retombées industrielles en vertu de la politique des retombées industrielles et régionales.

Travaux des subsides

La politique établit la façon dont le gouvernement influence les achats importants en matière de défense afin d'assurer une activité économique intérieure solide. Nous exigeons que, pour chaque dollar versé par le gouvernement du Canada dans les acquisitions en matière de défense, un dollar soit investi dans l'activité économique du pays. Nous collaborons avec des fournisseurs potentiels de telle sorte que les Canadiens bénéficient des retombées industrielles durables, fondées sur la technologie de qualité supérieure.

L'investissement n'a pas à être fait spécifiquement dans le matériel acheté, mais nous nous attendons à ce que l'investissement soit consacré à une ligne de produits de haute technologie semblable ou à la recherche-développement qui viendra accroître la capacité en matière d'innovation du Canada. Le rôle du gouvernement est de faire en sorte que toutes les régions du Canada soient en mesure de profiter de ces acquisitions.

Industrie Canada travaille notamment avec les organismes de développement régional afin d'obtenir leur avis sur l'expertise et la participation démontrées lors d'activités de rayonnement réalisées dans les régions avec l'industrie. Nous encourageons les entrepreneurs principaux à mener de telles activités dans l'ensemble du Canada, en voyageant par exemple partout au pays pour rencontrer des partenaires et des fournisseurs canadiens potentiels.

Les documents d'acquisition finaux que Travaux publics et Services gouvernementaux Canada rendra publics comprennent des directives à l'intention des soumissionnaires éventuels sur les exigences en matière de retombées industrielles.

Une fois les soumissions reçues, le gouvernement procède à une évaluation comportant trois parties: une évaluation technique effectuée par le MDN; une évaluation financière réalisée par TPSGC; une évaluation des retombées industrielles faite par Industrie Canada en collaboration avec les organismes de développement régional.

Lorsque l'évaluation est terminée, le gouvernement annonce le soumissionnaire retenu et commence les négociations en vue de définir les conditions générales définitives du marché. Industrie Canada participe aux négociations et met l'accent sur le plan de l'entrepreneur principal en matière de retombées industrielles.

En outre, comme je l'ai indiqué auparavant, les fonctionnaires d'Industrie Canada travaillent en étroite collaboration avec les organismes de développement régional. Les fonctionnaires travaillent directement avec les entreprises canadiennes de tout le pays pour mettre en lumière les possibilités existantes et aider les entreprises qui cherchent à obtenir des contrats, afin de souligner l'importance d'une participation transcanadienne et de mettre en évidence les compétences de ces entreprises.

Le gouvernement encourage les entrepreneurs à établir des partenariats logiques sur le plan commercial, car c'est ainsi que l'on stimule la création de relations d'affaires qui dureront longtemps après que les exigences en matière de retombées auront été respectées. Nous évaluons aussi soigneusement les transactions appropriées à titre de retombées. Ces transactions doivent satisfaire à trois critères pour qu'Industrie Canada les juge acceptables.

• (1250)

Premièrement, le travail doit découler du programme d'acquisition. Deuxièmement, le travail doit être exécuté pendant la période définie dans le contrat. Troisièmement, le travail peut reposer sur des relations d'affaires existantes, mais seulement le nouveau travail compte aux fins du respect de l'obligation.

Notre gouvernement s'est efforcé d'améliorer le processus des retombées pour qu'il s'intègre plus harmonieusement dans l'ensemble des programmes d'acquisition. Dans le cas des projets liés à l'aérospatiale, nous insistons maintenant pour que les retombées canadiennes aient non seulement une grande valeur et soient hautement technologiques, mais nous demandons aussi qu'au moins 30 p. 100 d'entre elles soient axées sur les neuf technologies clés. Ainsi, notre industrie obtiendra le plus grand nombre possible de retombées, maintenant et dans l'avenir, à la suite de ces acquisitions.

Les retombées canadiennes représentent des obligations contractuelles sérieuses et Industrie Canada exige des rapports annuels, des vérifications et des garanties d'exécution. Chaque année, les entrepreneurs doivent rendre compte de ce qu'ils ont accompli à cet égard. Il peut même y avoir des conséquences financières pour non-exécution, mais on n'a jamais dû y recourir jusqu'à maintenant.

Dans l'ensemble, le processus d'acquisition est le résultat d'un effort collectif qui fait intervenir un certain nombre de ministères. Industrie Canada participe activement à ce processus afin que l'industrie aérospatiale et de la défense puisse retirer les meilleurs avantages possibles des acquisitions.

Nous avons été clairs quant à notre position sur les acquisitions de défense. Toutes les régions du Canada pourront profiter de leurs retombées. Toutes les entreprises canadiennes de l'aérospatiale et de la défense possèdent les compétences, l'expertise et la capacité nécessaires pour passer à l'action.

Nous avons collaboré avec des entrepreneurs de l'industrie aérospatiale afin de profiter au mieux des possibilités dans ce domaine. Et nous continuerons de le faire.

Cette approche stratégique intelligente nous permettra d'établir à long terme des partenariats commerciaux durables qui profiteront à la fois aux entreprises canadiennes et aux entrepreneurs avec qui elles travaillent.

Comme on le constate, l'approche de notre gouvernement quant aux retombées industrielles canadiennes est fondée sur la confiance ferme que nous avons envers les forces et la capacité de notre secteur de l'aérospatiale et de la défense. Cette approche est équitable pour toutes les régions du pays. Nous utiliserons la même approche lors des futures acquisitions.

• (1255)

Mme Louise Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, BQ): Monsieur le Président, la députée de Beauport —Limoilou reconnaît-elle — et c'est ma première question — que l'industrie aéronautique québécoise représente environ 60 p. 100 de ce créneau économique? Je dis 60 p. 100 pour éviter qu'on s'obstine sur le fait que c'est 57,5 p. 100 ou 60 p. 100. Vu qu'elle a entamé son discours en parlant d'équité — elle a utilisé les mots « retombées équitables » —, pour quelle raison son gouvernement, en parlant de retombées équitables, n'est-il pas capable de cibler, lors d'un contrat octroyé sans appel d'offres, des retombées à travers le Canada selon les pourcentages connus, dont celui de 60 p. 100 du Québec? Finalement, étant donné qu'elle a utilisé ces termes, votera-t-elle en faveur de cette motion?

Mme Sylvie Boucher: Monsieur le Président, je remercie mon amie du Bloc.

Travaux des subsides

Contrairement au Bloc, les conservateurs reconnaissent l'existence d'un grand marché aérospatial. Cela me fait toujours sourire lorsque les députés du Bloc crient, jasant et déchirent leurs chemises sur la place publique alors qu'ils sont les premiers à ne pas vouloir de matériel militaire. Vous n'en voulez pas. Peut-être que vous devriez lire la propre position de votre parti quant à l'acquisition de matériel de défense avant de critiquer le gouvernement, dont les Québécois sont fiers de faire partie. Nous sommes au gouvernement pour prendre des décisions, ce que vous ne serez jamais en mesure de faire.

[Traduction]

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): J'aimerais rappeler à la secrétaire parlementaire qu'elle doit s'adresser à la présidence et non directement à ses collègues.

Questions et observations, le député de Shefford a la parole.

[Français]

M. Robert Vincent (Shefford, BQ): Monsieur le Président, j'aimerais aborder deux aspects.

Le ministre disait qu'il ne s'immiscerait pas en donnant des contrats au Québec.

J'aimerais que la députée de Beauport—Limoilou m'explique comment il se fait que le ministre de l'Industrie dise n'importe quoi, soit que les contrats gouvernementaux ne sont pas des contrats privés. Il n'en tient qu'au ministre, au sein du gouvernement, pour que ces contrats ne soient pas des contrats privés. Il peut faire ce qu'il veut, les donner à qui il veut et dire à Boeing où faire les choses.

Le ministre a poussé son argument jusqu'au ridicule en disant qu'imposer des retombées au Québec reviendrait à faire du favoritisme. Cela n'a pas de sens. Il sait qu'on a 60 p. 100, et c'est ce qu'on veut. On ne demande pas la charité.

Par ailleurs, j'entends la députée dire que le Bloc québécois déchire sa chemise. Elle a la preuve directe qu'effectivement on la déchire. En effet, notre intérêt particulier ici à Ottawa, c'est défendre les intérêts du Québec, et on les défendra jusqu'au bout. On veut avoir 60 p. 100 en retombées économiques. C'est ce qu'on veut.

Je réfute les arguments selon lesquels le ministre ne peut pas avoir de retombées économiques et imposer à Boeing l'endroit où faire ses investissements.

Mme Sylvie Boucher: Monsieur le Président, en réponse à mon collègue du Bloc, je lui rappellerai que, pas plus tard que le 29 juin dernier, le porte-parole bloquiste en matière de défense nationale a déclaré que l'acquisition de quatre gros porteurs était un gaspillage inutile de 5 milliards de dollars.

Maintenant, il revendique les bénéfices de ces achats militaires dont les députés du Bloc ne veulent pas de toute façon. Le député peut-il alors m'expliquer comment les bloquistes peuvent dire que nous ne faisons rien de ce côté de la Chambre? Nous faisons tout pour le Québec et le Canada tout entier, afin qu'il y ait des choses équitables partout au pays, parce que nous, nous défendons le Québec dans un Canada uni.

M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, j'ai écouté avec attention les propos de ma collègue secrétaire parlementaire du premier ministre et de la ministre de la Francophonie et des Langues officielles. J'aurai le plaisir de lui expliquer en long et en large les mystères de la vie en ce qui concerne les contrats qui dont nous parlons aujourd'hui.

D'abord, je suis très heureux que le Bloc québécois ait proposé cette motion, parce que je m'intéressais personnellement à ce dossier

depuis environ huit mois. Je suis également heureux que le Bloc québécois ait proposé une motion au Comité de la défense nationale pour faire une étude du processus d'acquisition, et aussi heureux qu'il défende son territoire, c'est-à-dire le Québec.

À cet égard, je veux rappeler à mes collègues — et je l'ai dit en comité —, que seul le Bloc québécois ici, aujourd'hui, défendra le Québec.

La secrétaire parlementaire a parlé uniquement du Canada. Tel est le problème du Canada, tel est le problème des partis politiques fédéraux, fédéralistes: ils sont obligés de défendre l'ensemble du territoire.

Les libéraux affirment qu'il s'agit d'une injustice pour l'industrie canadienne, mais pourquoi le disent-ils? Parce qu'ils ont des députés, des parlementaires originaires d'autres régions, comme Winnipeg et la Colombie-Britannique où Boeing a des installations, et qu'ils sont incapables de dire qu'ils doivent défendre le Québec, car 60 p. 100 des retombées devraient leur être destinées. On se dit que ce n'est pas grave s'il ne l'a pas! On use de tous les arguments canadiens: il faut des retombées canadiennes.

Je tenais donc à préciser que seul le Bloc québécois défend l'industrie aérospatiale québécoise. Je n'ai entendu personne d'autre à ce sujet. Tout le monde parle des retombées canadiennes. On n'a rien contre ces dernières, à la condition qu'on tienne compte de la part du marché canadien qui revient au Québec, c'est-à-dire 60 p. 100.

Je tiens à vous expliquer également l'aspect secret de toute cette affaire. Je m'en allais en vacances au mois de juillet lorsque j'ai ouvert mon ordinateur. Les employés étaient tous partis en vacances. C'est alors que j'ai aperçu sur le site de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada la soumission de l'offre pour Boeing, pour les avions stratégiques, pour les Chinook, c'est-à-dire les hélicoptères qui proviennent aussi de Boeing, et pour les avions tactiques qui viennent de Lockheed Martin. Cela représente beaucoup d'argent. On a affiché cela sur le site MERX pendant les vacances, du 5 juillet au 4 août.

J'ai alors téléphoné aux grandes entreprises du Québec. Lorsqu'on dit qu'il y a 60 p. 100 de l'industrie aérospatiale au Québec, il ne s'agit pas de petits joueurs: Bell Helicopter, L3 Communications, Pratt & Whitney Canada, Bombardier, CMC électronique, Rolls-Royce Canada, sans compter les petites et moyennes entreprises reliées à l'aérospatiale. Ce sont de gros joueurs, dont 60 p. 100 sont au Québec.

Je les ai donc appelés pour leur demander s'ils avaient vu ce qui se passait sur le site MERX? Ils me répondent qu'ils n'ont rien vu. Non seulement cela se passait pendant les vacances, mais aussi pendant le Salon de l'aéronautique de Farnborough en Grande-Bretagne, un salon de l'aérospatiale du même type que le Salon du Bourget où toute l'industrie aérospatiale est présente.

On voulait nous en passer une vite. Cela se terminait le 4 août. J'ai donc invité les joueurs et je les ai rencontrés le 31 juillet. Ils m'ont alors dit que quelque chose n'allait pas parce qu'ils n'avaient pas été avisés que cela s'en venait, qu'ils n'étaient pas au courant et que leurs présidents étaient tous en Grande-Bretagne, au salon. Ils m'ont dit qu'il fallait absolument que je défende l'industrie. En plein été, j'ai émis des communiqués de presse pour indiquer que l'industrie était très inquiète.

Travaux des subsides

Actuellement, nos craintes se confirment. Justement, on est en train de nous dire qu'on répartira les retombées partout au Canada et qu'on ne tiendra pas compte du Québec.

Pourtant, je me demande ce que l'Ontario dirait si un contrat incroyable était offert par le gouvernement fédéral au secteur de l'automobile, et que ce dernier voulait en installer une bonne partie au Québec.

Tous les gens ici présents monteraient aux barricades pour dire que, puisque l'industrie automobile — la masse critique, la concentration de l'industrie automobile, 70 p. 100 du marché automobile canadien —, est en Ontario, on doit avoir 70 p. 100 des contrats. C'est bizarre que, pour le domaine de l'automobile, cette mesure s'applique toujours, mais que pour le Québec, une autre série de règles s'applique.

En plus, on commence à nous parler des répartitions canadiennes. D'ailleurs, le terme en anglais est *regional investment benefits*. Or, depuis quelque temps, on parle de *Canadian investment benefits*.

● (1300)

Ce ne sont plus des régions, c'est soudainement le Canada, et on se permet de faire n'importe quoi.

Regardons maintenant de quelle façon ces contrats se développent. Je m'y suis attardé. D'abord, c'est la Défense nationale qui, supposément à cause d'une politique de la défense, dit ce dont elle a besoin comme matériel pour remplir la politique de la défense. Normalement, avant de se lancer dans les contrats, elle est censée mettre en place ce qu'on appelle un Plan de capacités de défense. Si le gouvernement a décidé que telle politique de la défense s'applique, on va acheter le matériel en conséquence de la politique qu'on vient d'établir.

Or ce n'est pas à cela qu'on a assisté. On a assisté à une politique de la défense, dévoilée par les libéraux en 2005 et reconduite par les conservateurs. Soudainement, sans qu'il n'y ait aucun Plan de capacités de défense, on se lance dans des dépenses incroyables totalisant 20 milliards de dollars. Il faut quand même reconnaître que les parlementaires sont les véritables défenseurs des contribuables et on nous tient à l'écart de cela. Je vais y revenir plus tard.

Donc, à la Défense nationale, lorsqu'on fait la liste des spécifications ou des exigences, on peut aller chercher l'avion qu'on veut. Il suffit de dire, par exemple, qu'on veut un avion capable de soulever un cargo de 100 000 kg, tout en sachant qu'il n'y en a qu'un seul qui peut le faire. On vient d'éliminer tous les autres avions.

Le contribuable en a-t-il pour son argent quand la Défense nationale établit ses exigences en conséquence de l'avion qu'elle veut avoir? Un premier filtre se fait là, et il a été appliqué. On voit que c'est le C-17 et les Chinook de Boeing que la Défense veut avoir. D'ailleurs, le premier contrat a déjà été signé.

Ensuite, un autre ministère entre en jeu: Travaux publics Canada. Il a ses propres façons d'octroyer les contrats. Comme je l'ai vu cet été, et cela se confirme, il émet un projet d'avis d'adjudication. Cela veut dire qu'il ne veut qu'un avion, qu'une compagnie avec qui négocier, qu'une compagnie qui va faire le service, qu'une compagnie de qui faire l'acquisition. Cette compagnie est nommément inscrite au contrat. Cela ferme la porte à tous les autres.

Ce matin, la vérificatrice générale comparaisait devant le comité. Elle nous a dit qu'elle a déjà dénoncé cette façon de faire du gouvernement qui agit par des Préavis d'adjudication de contrat. En anglais cela s'appelle ACAN, *Advanced Contract Award Notification*. Le contribuable n'en a pas pour son argent avec cela.

Soudainement, on choisit un seul avion. Je vais raconter l'histoire que j'ai citée en comité, lorsque j'ai acheté ma première voiture. La première voiture que je voulais, c'était une Camaro. J'avais dit à mon père que je la voulais. Il a dit que c'était correct et qu'il allait m'accompagner pour voir comment je négociais. Quand je suis arrivé au garage, j'ai dit au vendeur que je voulais l'auto qui était dans la salle de démonstration, uniquement cette voiture-là, juste cette voiture-là.

C'est d'ailleurs ce qui est écrit dans le Préavis d'adjudication de contrat dont je viens de vous parler.

Le vendeur a acquiescé et m'a demandé si je voulais connaître le prix. Bien sûr, je voulais le savoir. Il m'a donc indiqué le prix et je lui ai dit que j'étais prêt à prendre la voiture. Alors mon père m'a dit que cela ne fonctionnait pas ainsi et qu'il allait me montrer comment faire dès notre sortie du garage.

Une voix: Une Firebird.

M. Claude Bachand: Cela va finir avec une Firebird. Le député connaît l'histoire. Nous sortons donc du garage. Mon père me dit que cela ne fonctionnait pas ainsi. Quand on a une auto en vue, il ne faut surtout pas dire qu'on la veut parce que là on ne pourra pas conclure une bonne affaire. Il faut faire le tour des garages, voir les autos comparables, revenir à ce garage, s'intéresser à une autre voiture, et après cela s'intéresser à celle-là. Là, on est en position de négociateur. C'est ce que j'ai fait. Je n'ai pas acheté la Camaro, j'ai acheté une Firebird. Elle était aussi belle et j'en ai eu pour mon argent. J'ai payé beaucoup moins cher parce que j'ai dit au vendeur que s'il ne me donnait pas un certain prix, son voisin pouvait m'en vendre une.

C'est la même chose pour les avions. C'est la même chose dans les dispositions du contrat devant nous. On parle d'un avion. À partir du moment où on dit à une compagnie comme Boeing qu'on ne veut qu'elle, uniquement elle et seulement elle, et que l'entretien ultérieur ne sera fait que par elle, on n'a plus aucun pouvoir de négociation. C'est ce que je prétends.

● (1305)

D'ailleurs, cela avait fait l'objet d'un article que j'ai écrit dernièrement dans *Frontline Magazine*. À mon avis, la façon dont cela se passe n'est pas correcte. Les contribuables canadiens n'en ont pas pour leur argent quand on agit de la sorte.

J'ai expliqué la première étape de sélection, le premier tamis, à savoir que le ministère de la Défense stipule ses spécifications. Ensuite, c'est le tour du ministère des Travaux publics, qui accorde les contrats de la façon dont je viens de mentionner. Finalement, le comble, c'est l'entrée en scène du ministre de l'Industrie avec sa décevante approche pour le Québec.

Tout le monde s'est dit: « Notre ministre de l'Industrie vient du Québec. Notre ministre des Travaux publics vient aussi du Québec ». Il siège ailleurs — je ne peux mentionner le lieu — donc dans l'autre Chambre. On s'est dit: « Ils vont bien défendre notre cause ». Mais soudainement, on apprend que même si on a 60 p. 100 de l'industrie aérospatiale, cela ne se passe pas de cette façon. C'est le libre marché. Depuis quand est-ce le libre marché alors que c'est soi-même qui signe le chèque? Depuis quand le vendeur de mon automobile peut-il me dire: « Ce n'est pas celle-là que je veux te vendre, c'est une autre ». Je lui répondrais: « C'est moi qui signe le chèque, alors je décide de ce que je veux acheter ».

Travaux des subsides

On est tombé complètement dans l'illogisme. On a dit à Boeing: « Vous allez faire cela là où vous voudrez, quand vous le voudrez et de la façon dont vous le voudrez ». J'expliquerai plus tard de quelle façon je vois cela.

C'est quand même incroyable que des ministres du Québec aillent signer un contrat à Trenton en plantant ainsi le Québec, qui est leur terre d'origine. Cela nous fait dire à nous, les souverainistes, que le système ne fonctionne pas. C'est ce qui me fait dire aussi que c'est le Bloc québécois qui défend l'industrie québécoise. Ce n'est pas le Parti libéral ou le Parti conservateur qui sont pris avec la vision pancanadienne et qui sont obligés de satisfaire les gens de la Colombie-Britannique et de l'Alberta.

On est en train de se faire passer un sapin. En parlant de sapin, l'industrie me l'a dit aussi, le 31 juillet dernier. On fait un achat à 100 p. 100 aérospatial, mais on veut juste un contenu de 60 p. 100 aérospatial. Pourquoi? Que veut-on dans le reste du 100 p. 100, c'est-à-dire les 40 p. 100 manquants? Veut-on leur vendre des épinettes du Grand Nord et des saumons de l'Atlantique pour des avions de haute technologie? On aurait dû avoir 100 p. 100 des retombées en matière aérospatiale, comme me l'a dit l'industrie. Non seulement aurait-on dû avoir 100 p. 100 de l'aérospatial pour le Québec, mais il aurait fallu tenir compte de la répartition territoriale au Canada et la concentration de cette industrie au Québec.

Je me suis présenté au Ritz-Carlton lorsque Boeing a décidé de faire une tournée pancanadienne pour décider avec qui elle ferait affaire. Naturellement, le président de Boeing Canada m'amène à la suite royale du Ritz-Carlton pour me présenter les gens de Seattle qui sont en charge des retombées économiques. Je lui ai dit: « On n'est pas satisfaits que ce soit uniquement 60 p. 100 en matière aérospatiale en termes d'obligation. Il y a 60 p. 100 de l'industrie qui est au Québec ». Alors, selon mon calcul, 60 p. 100 de 60 p. 100 devrait nous donner au moins 36 p. 100 des contrats au Québec. Mais ce n'était pas tout à fait cela.

En regardant un peu plus loin dans ma recherche, j'apprends qu'ils ont des installations à Winnipeg et en Colombie-Britannique, tout près de Seattle où se trouve la compagnie Boeing. Alors, ils se sont dit probablement: « Cela ne sert à rien de faire des affaires au Québec, c'est trop loin pour nous ». Les intérêts de la compagnie ont passé bien avant la répartition territoriale, avec l'accord du gouvernement, ce qui est encore pire.

Le gouvernement aurait pu dire: « C'est nous qui signons le chèque, alors on va vous dire exactement avec qui vous ferez affaire. Vous allez tenir compte du Québec où il y a 60 p. 100 de l'industrie. Vous allez leur donner la proportion qui leur revient ». Mais cela ne s'est pas passé de cette façon et il semble qu'il en sera de même pour le reste des contrats.

Nos deux ministres du Québec sont allés signer ce contrat à Trenton. Un montant de 3,4 milliards de dollars s'est envolé en fumée. Un montant de 3,4 milliards de dollars de taxes des contribuables québécois et canadiens qui s'en va aux États-Unis, sans que nous ayons de garantie sur les retombées au Canada et au Québec.

Il y a d'autres contrats en vue pour les hélicoptères Chinook, également de Boeing, accordés aussi par contrats d'adjudication. Il y a donc une perte du levier de négociations. Il s'agit d'un contrat de 4,7 milliards de dollars. Il y a un autre contrat de 4,9 milliards de dollars pour des avions tactiques de la compagnie Lockheed Martin, des États-Unis.

● (1310)

Il y a également un autre contrat de 3 milliards de dollars pour les avions de recherche et de sauvetage. Tout cela s'en vient. Le ministre s'en va alors dans un point de presse à l'extérieur de la porte de cette Chambre dire que ça va marcher, comme ce fut le cas pour le premier contrat. On dit à Boeing: « faites ce que vous voulez, où vous voulez et quand vous voulez. » Je veux également expliquer cela. Pourquoi dis-je « où, quand et comme vous voulez »?

En ce qui a trait à l'expression « comme vous voulez », il existe un programme aux États-Unis qui s'appelle le programme ITAR, *International Traffic in Arms Regulation*. Les États-Unis disent à des compagnies au Canada qu'elles n'ont pas le droit de mettre sur la ligne de production, de soutien ou de service, des gens originaires de pays sur une liste de 25 pays nommés, et ces personnes n'ont pas le droit de s'approcher de ces appareils.

On répond à ces compagnies américaines qu'on va dire à nos compagnies que si elles emploient des gens du Pakistan ou de l'Afghanistan, elles devront les changer de département parce qu'ils ne peuvent pas s'approcher de cet avion et ce, même si ce sont des citoyens canadiens acceptés.

Ainsi, l'expression « comme vous voulez », c'est exactement ce que Boeing est en train de faire. Maintenant, en ce qui a trait à l'expression « quand vous voulez », il y a des pénalités prévues lorsqu'on est en retard dans la livraison. Il y a quelques semaines, la compagnie Sikorski, qui est chargée de faire l'hélicoptère maritime qui remplacera le Sea King, a dit qu'en raison de la grève dans ses locaux aux États-Unis, elle sera en retard de cinq semaines et demi. Or la pénalité est de 100 000 \$ par jour si la compagnie est en retard. Qu'a répondu le gouvernement? Il a répondu que ce n'était pas grave et qu'il allait fermer les yeux.

Quel signe cela envoie-t-il à Boeing? « Quand vous voulez. » Cela signifie que s'ils sont en retard et que des dispositions contractuelles prévoient des amendes pour les retards, Boeing dira que ce n'est pas grave puisque Sikorski a été en retard et n'a pas payé d'amende. On ne paiera donc pas plus les amendes. Finalement, on a dit à Boeing « où vous voulez ». C'est l'équivalent de faire un chèque de 3,4 milliards de dollars à Boeing en lui disant qu'elle pourra faire tout ce qu'elle veut. Pour ma part, je ne comprends pas. Je suis un souverainiste. Je l'ai dit et j'ai expliqué pourquoi plus tôt. Ce type de dossier vient me conforter dans ma position politique. La souveraineté, ce n'est pas seulement au Québec. Il y a également la souveraineté canadienne.

Comment peut-on donner notre avenir de l'aérospatiale aux Américains en leur disant de faire tout ce qu'ils veulent, où ils le veulent, quand ils le veulent et comme ils le veulent? Comment peut-on dire que cette pratique est correcte? C'est ce qui nous fait croire qu'il y a probablement eu de l'ingérence politique. Il y a probablement eu des ententes à un haut niveau et on ne veut naturellement pas nous le dire. On a peut-être réglé certains dossiers en échange d'achat d'avions, de bateaux ou de camions.

Il y en a pour 20 milliards de dollars. Ce dossier est donc tout à l'envers. Non seulement le processus n'est-il pas respecté, mais les contribuables canadiens et québécois se font avoir, l'industrie québécoise se fait avoir et, pour une raison qu'on a du mal à expliquer, tout le monde est perdant dans ce dossier.

Le Comité permanent de la défense nationale travaille actuellement à percer le processus. Il y a un cercle fermé. Un groupe d'individus de la Défense nationale et d'autres ministères s'entendent entre eux, et les parlementaires sont exclus de ce groupe qui ne veut pas d'eux. Au Comité permanent de la défense nationale, on travaille actuellement à cette question et on continuera, parce que de telles injustices sont inadmissibles pour les contribuables canadiens et, à notre avis, les injustices pour l'industrie québécoise sont encore plus inadmissibles. Je le répète et je conclurai là-dessus, il n'y a que le Bloc québécois qui défende actuellement l'industrie québécoise et il est fier de le faire. Cela nous conforte dans notre position souverainiste.

• (1315)

[Traduction]

M. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC): Monsieur le Président, ce discours était tellement rempli d'inexactitudes qu'il est difficile de savoir par où commencer. Je vais donc m'attarder à deux points précis.

Le Bloc a une fixation sur ces 60 p. 100, et c'est compréhensible. CAE, le plus important fabriquant de simulateurs au monde, représente environ 10 p. 100 des affaires dans le domaine de l'aérospatiale au Québec et compte environ 10 p. 100 des employés du secteur. Nous n'achetons pas de simulateurs. Les C-17 n'en ont pas besoin. Cela signifie-t-il que l'autre part de 10 p. 100 ne peut être investie au Québec? Devrait-elle automatiquement être transférée à un autre secteur au Québec?

[Français]

Le contrat des C-17 n'est que le premier de plusieurs contrats. Le Bloc n'approuve pas les dépenses militaires en général à cause de son idéologie. C'est son affaire. Pourtant, il est très heureux de participer quand le butin est distribué.

• (1320)

[Traduction]

Il y a quelques points que j'aimerais souligner, et je sais que mon collègue nous fera part de ses commentaires.

S'il n'en tenait qu'au Bloc, il n'y aurait aucune distribution régionale des contrats, car il n'y aurait pas de contrats militaires. Je suis curieux de savoir à quoi ressembleraient les dépenses d'un Québec souverain en matière de défense nationale et quelles en seraient les retombées industrielles. Bon nombre d'entreprises quitteraient un Québec souverain, car il n'y aurait aucune dépense en matière de défense nationale et, par le fait même, aucune possibilité d'affaires. Cela ne présenterait donc aucun avantage pour les Québécois, contrairement à la situation actuelle où le gouvernement rebâtit les Forces canadiennes au profit de tous les Canadiens, y compris des citoyens et des entreprises du Québec.

[Français]

M. Claude Bachand: Monsieur le Président, je dois d'abord dire à mon collègue que CAE, selon un article que j'ai lu, bénéficiera probablement d'environ 20 à 30 millions de dollars en retombées de la part de Boeing.

Boeing, ce n'est pas que des avions. Elle a aussi besoin de simulateurs. C'est une grande compagnie, j'en conviens. C'est une grande compagnie et une des plus grandes multinationales au monde dans le domaine de l'aviation. Il y a certainement des applications qui sont faites au Québec et qui peuvent entrer dans la constellation Boeing pour amener ces contrats. Actuellement, on ne donne pas la chance aux compagnies du Québec de le faire.

Travaux des subsides

Pour ce qui est du discours alarmiste voulant que les sièges sociaux et toutes les compagnies aérospatiales déménageront à l'extérieur du Québec au lendemain d'un « oui », je pense que c'est faux. Je vais expliquer pourquoi. L'une des meilleures mains-d'oeuvre canadiennes sur le plan de l'aérospatiale est au Québec. Ce n'est pas pour rien qu'il y a une concentration de l'aérospatiale au Québec. Au Québec, il y a l'Agence spatiale canadienne, l'École de technologie supérieure, il y a l'École d'aérospatiale à Saint-Hubert. De plus, toute la masse critique de l'aérospatiale est concentrée dans la région de Montréal.

Ce n'est pas vrai que, du jour au lendemain, ces gens diront que puisque le Québec est souverain, ils déménageront en Chine. Certains essaient de s'installer en Chine et ils ont des regrets, surtout lorsqu'ils ont besoin d'une main-d'oeuvre hautement spécialisée. Je suis assez indifférent au discours alarmiste de mon collègue. Je ne pense pas que cela se produira. Il faut respecter la masse critique du Québec. C'est dommage que le gouvernement conservateur ne le reconnaisse pas.

L'hon. Robert Thibault (Nova-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, je remercie mon collègue d'avoir participé à ce débat.

Il a parlé de l'industrie aérospatiale au Québec. On reconnaît tous que c'est une grande industrie. L'industrie aérospatiale est aussi présente à l'extérieur du Québec, dans d'autres régions. Bien que l'économie de la Nouvelle-Écosse soit modeste, cette province possède aussi une industrie aérospatiale. On a IMP, General Dynamics et on a une entreprise qui fait partie de EADS. Pour que ces compagnies puissent participer, elles ont besoin de ces retombées économiques. Elles ont pu progresser grâce à d'importants investissements canadiens au cours des 10 ou 15 dernières années. Une partie des projets devait être faite en région. L'investissement de Partenariat technologique Canada a beaucoup aidé l'industrie aérospatiale au Québec et dans d'autres régions.

J'aimerais entendre les commentaires du député. Reconnaît-il que ces investissements pancanadiens ont eu d'importantes retombées pour la province de Québec et pour le développement des industries qui oeuvrent dans le domaine de l'aérospatiale?

M. Claude Bachand: Monsieur le Président, je dirai à mon collègue que lui et moi disons à peu près la même chose. Ce n'est pas parce que 60 p. 100 de l'industrie canadienne est localisée au Québec qu'on veut avoir 100 p. 100 des contrats. Au contraire, on ne veut que notre simple part.

Je reconnais le fait que d'autres régions du Canada — comme Winnipeg, la Colombie-Britannique et la région mentionnée par mon collègue — ont une petite concentration aérospatiale ou militaire. On ne veut pas s'accaparer tous les contrats et ne rien laisser aux autres, ce n'est pas cela. Le problème, c'est qu'on a la majeure partie de l'industrie, et on ne veut pas nous donner la part qui nous revient. Si on ne nous donne pas cette part, elle ira ailleurs au Canada. C'est pour cette raison que je dis que les partis fédéraux sont aux prises avec ce problème. Ils ne sont pas capables de défendre entièrement le Québec et de dire qu'ils tiennent au Québec puisqu'il a 60 p. 100 des contrats. Pourquoi? Parce que moins on en aura, plus les autres régions du Canada en auront. Selon moi, il faut tenir compte de la proportion de l'industrie aérospatiale de chaque région du Canada et lui donner son part, dont 60 p. 100 au Québec. S'il y a une industrie aérospatiale en Nouvelle-Écosse, que la province reçoive les retombées proportionnellement à la place que son industrie aérospatiale occupe dans l'économie canadienne. Ce n'est pas compliqué, et ce serait juste et équitable pour l'industrie en général.

Travaux des subsides

•(1325)

Mme Louise Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, BQ): Monsieur le Président, j'ai une question pour mon collègue. Je le remercie, d'ailleurs, car il nous a offert une très belle prestation, ce qui n'est pas surprenant de sa part.

Les ministres de l'Industrie et des Travaux publics et des Services gouvernementaux n'ont cessé de nous dire que de fixer, de cibler des retombées économiques régionales serait de l'ingérence.

J'ai pris la peine de consulter le dictionnaire, bien que je sache ce que le mot « ingérence » signifie. C'est de l'intrusion. Et un intrus, c'est quelqu'un qui s'introduit sans avoir la qualité pour ce faire.

Dans ce cas-ci, c'est le devoir d'un gouvernement de s'occuper de l'essor économique du territoire dont il est responsable. Bien au contraire, ce n'est pas de l'ingérence. À mon avis, c'est son affaire.

Je demande donc à mon collègue s'il reconnaît comme moi qu'en fait, ce dont il est question ici à répétition, c'est de l'idéologie des conservateurs.

M. Claude Bachand: Monsieur le Président, je remercie ma collègue de son compliment à mon égard.

Je partage totalement son opinion. Lorsque la personne signe le chèque, elle est en droit de poser des conditions.

Lorsqu'on pousse le libre marché, comme le fait actuellement le Parti conservateur, au point de dire à une compagnie comme Boeing d'aller investir où elle veut, quand elle veut et de la façon qu'elle le veut, à mon avis, on renie nos responsabilités. C'est la loi de la jungle: on n'y a jamais cru.

Un gouvernement n'est pas obligé de contrôler entièrement l'économie, mais pour des raisons morales et de répartition équitable, par exemple, il doit faire en sorte que cela se passe correctement. Pour le moment, ce n'est pas le cas.

Je lance en même temps une flèche aux libéraux du Québec, pas seulement à ceux de la Chambre des communes. Où sont les libéraux du Québec? Ils vont perdre des milliards de dollars en contrats, et personne ne s'en prend à ce gouvernement.

Probablement que le gouvernement libéral du Québec a la même idéologie. Les deux premiers ministres couchent dans le même lit depuis quelque temps. Alors on n'attaque pas nos amis. Par contre, on accepte qu'il y ait des injustices à l'égard des contribuables. À mon avis, c'est aussi inacceptable.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Il reste du temps pour une très brève question.

L'honorable député de Lévis—Bellechasse a la parole.

M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC): Monsieur le Président, notre gouvernement a fait une chose que les gouvernements précédents n'ont pas fait et que le Bloc québécois ne pourra jamais faire: on a demandé qu'il y ait un dollar engagé pour chaque dollar investi. Chaque dollar investi dans un contrat militaire est un dollar investi dans l'économie canadienne et dans des secteurs de pointe.

Ma question est simple, et elle s'adresse à mon collègue avec lequel je siège au Comité de la défense nationale

Des gens se lèvent et disent qu'il y a enfin un gouvernement qui ne se mêle pas de créer des rivalités régionales et de faire en sorte que, finalement, les contribuables soient pris dans des enjeux de politique intérieure et qu'on paie plus cher pour un produit.

Comment mon collègue peut-il justifier le fait qu'on paie plus cher pour un produit, alors que c'est l'argent des contribuables, et que

notre responsabilité première est de s'assurer que l'argent des contribuables est bien géré?

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Le député de Saint-Jean a le temps de donner une brève réponse, s'il lui plaît.

M. Claude Bachand: Monsieur le Président, l'argent est très mal géré actuellement. Le Parti conservateur le dépense mal.

J'ai expliqué la perte du levier de négociation avec ces compagnies. On va payer ces avions beaucoup plus cher, parce qu'on a été incapable de négocier correctement.

Ce gouvernement a la responsabilité de faire en sorte qu'on respecte les masses critiques où sont situées les entreprises. Plus tôt, j'ai donné l'exemple de l'Ontario à l'égard de l'automobile. On monterait sûrement aux barricades en Ontario si on donnait un gros contrat à l'industrie automobile et que le Québec en prenait une grande partie aux dépens de l'Ontario.

On a été victimes d'injustice, et le Bloc québécois a l'intention de lutter pour que justice nous soit rendue.

[Traduction]

L'hon. Raymond Simard (Saint-Boniface, Lib.): Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec le député de Thunder Bay—Rainy River.

Je suis très heureux de prendre la parole aujourd'hui pour intervenir au sujet de cette importante motion du Bloc québécois. J'ai toujours accordé beaucoup d'importance à l'industrie aéronautique et j'estime être au Manitoba le député qui représente le mieux les intérêts de ce secteur.

Tout d'abord, les collègues de mon parti et, vraisemblablement, tous les collègues du Québec de tous les partis, sont tous très fiers de l'industrie aéronautique du Québec et du reste du Canada. Il n'y a pas un seul d'entre nous, ici au Parlement, parmi ceux qui ont voyagé en Asie et ailleurs dans le monde, qui n'y a pas entendu parler de la réputation de Bombardier, de Bristol Aerospace ou de Standard Aero. Nous sommes tous très fiers de ces entreprises. Je tiens à dire que je vais parler plus particulièrement de ces entreprises, dans le contexte du Manitoba, mais également que je suis très fier de cette industrie, dont nous allons souligner l'importance pour l'économie du Manitoba.

Je suis également très fier des investissements consentis par le gouvernement précédent dans cette industrie et du soutien que nous lui avons accordé. Il ne s'agit pas d'une coïncidence. Je suis convaincu que cet appui a joué un rôle critique pour faire de notre industrie aéronautique la quatrième en importance dans le monde.

Avant de parler de l'industrie aéronautique du Manitoba, je tiens à exprimer ma frustration concernant toute la question de l'achat du C-17 et à dénoncer le gouvernement qui, dans cette entente, a essentiellement trahi les Canadiens. Il importe que les Canadiens sachent exactement ce qui s'est passé en coulisse.

Travaux des subsides

Ce parti prétend constamment être le parti de la responsabilité, mais je ne pense pas que c'est ce que constatent les Canadiens. Ils constatent tout à fait le contraire: le ministre de l'Industrie prend l'avion pour Washington et conclut des ententes particulières avec l'administration Bush. Ce genre de comportement n'a rien à voir avec la transparence. Ces tractations à Washington n'ont certainement pas donné des résultats à l'avantage du contribuable canadien.

Par exemple, les conservateurs n'ont pas garanti que l'industrie canadienne recevrait l'équivalent de 100 p. 100 de la valeur d'achat et de maintenance, ce qui est devenu la norme partout dans le monde. Selon ce que j'ai compris, le prix d'achat de ces avions sera d'environ 1,8 milliards de dollars. Le contrat de maintenance, qui s'étale sur 20 ans, vaut environ 1,6 milliards de dollars. Pourtant, en réalité, nous allons recevoir 1,1 milliard de dollars, alors que ce devrait être 3,7 ou 3,8 milliards de dollars. Il est donc extrêmement frustrant que, une fois de plus, pour bâcler une affaire, nous renoncions à beaucoup d'argent au profit des États-Unis, une somme importante dont pourraient bénéficier les entreprises canadiennes.

Les conservateurs ont aussi négligé un léger détail, notre souveraineté, ce qui est très frustrant. Les Canadiens qui viennent de certains pays ne pourront pas travailler ici, au Canada, aux termes de certains de ces contrats. Comme on l'a répété souvent à la Chambre, un de mes collègues, qui peut être député, ne pourrait pas travailler aux termes d'un de ces contrats à cause du contrat que le gouvernement a signé avec Boeing. C'est totalement inacceptable.

Le gouvernement conservateur a aussi acheté des aéronefs de transport stratégique, en dépit des avis éclairés du général Hillier. Ce dernier voulait des aéronefs de transport tactique. J'imagine que le gouvernement se considérait mieux avisé. Toutes ces décisions que les conservateurs prennent successivement, contre tout bon sens, font mal aux contribuables canadiens.

Après avoir fait fi des conseils du général Hillier, les conservateurs ont manipulé les exigences du processus d'acquisition. Ils ont fini par avoir recours à un fournisseur unique pour les aéronefs. Quand on connaît le moindre des processus d'appel d'offres, on sait que le recours à un fournisseur unique n'assure pas les meilleurs prix. Il en découle normalement des prix plus élevés. Tous les députés seront d'accord sur ce point. Nous avons eu droit à tout ceci de la part d'un parti qui s'est vanté de sa loi rigoureuse sur la responsabilité et qui a répété que les achats seraient effectués de façon plus concurrentielle à l'avenir. C'est une vraie farce.

Le gouvernement conservateur a également annoncé ses dépenses militaires sans plan de capacités de défense et sans l'apport du Parlement. Quand on dépense 3,7 milliards de dollars, quand on fait ce genre d'investissement, il me semble que le Parlement devrait pouvoir donner son avis.

Les conservateurs n'ont pas garanti de retombées économiques pour les régions et c'est probablement ce qu'ils ont fait de plus inacceptable. Les gouvernements ont la responsabilité d'établir leur politique industrielle et de ne pas laisser des entreprises du secteur privé dicter cette politique. Comme certains collègues et certains intervenant de l'industrie à qui j'ai parlé l'ont signalé, il y a d'autres pays qui s'occupent de leurs entreprises. Ces pays ont des politiques qui visent à protéger et à appuyer leurs industries. Le Canada ne devrait pas faire exception. Ces pays veillent aussi à ce qu'il y ait un juste équilibre quant au travail fait sur leur territoire.

• (1330)

Tout ce que le gouvernement fait a des motivations politiques. Les conservateurs ne se soucient pas du bien-être des Canadiens. Ce qui les intéresse, c'est que ces avions leur soient livrés le plus tôt

possible, car ils l'ont promis pendant la campagne électorale. Gouverner, ce n'est pas cela.

Je voudrais parler brièvement du Manitoba. On a beaucoup parlé du secteur aérospatial du Québec, mais j'aimerais souligner que le Manitoba a un secteur aérospatial très considérable, dont je suis très fier. Je sais que nos collègues du Québec, de tous les partis, sont fiers de ce secteur, mais j'ai oeuvré en liaison très étroite avec les gens de cette industrie et la grappe d'entreprises aérospatiales du Manitoba est la troisième en importance au Canada. J'ai eu le plaisir de travailler avec des représentants de ces entreprises. Ils sont novateurs et très pragmatiques. Ce sont des gens progressistes. Leur secteur d'activité est devenu indispensable à l'économie de notre province.

Ce secteur d'activité est en croissance au Manitoba. Nous ne voulons pas en rester là. Nous voulons qu'il prospère. Pour que cela se produise, nous devons pouvoir obtenir notre juste part des contrats. C'est ce que nous disons tous. Veillons à ce que les contrats d'approvisionnement soient répartis équitablement. Ne laissons pas Boeing ou toute autre entreprise étrangère prendre ces décisions à notre place.

J'aimerais parler à la Chambre de quatre entreprises de niveau mondial dans ce domaine; elles ont changé le paysage technologique du Manitoba. Elles ont réellement apporté un plus à notre économie.

La première est Standard Aero. Aux gens qui ne connaissent pas cette entreprise, je dirai qu'elle est la plus importante société indépendante de réparation et de révision de petits moteurs à turbine. C'est une énorme entreprise. J'ai visité l'usine à maintes occasions. Ses installations comptent parmi les plus modernes au monde. Les gens de l'usine de Winnipeg ont aidé d'autres industriels à concevoir leur propre usine en raison de la qualité phénoménale de ce qui a été fait à Winnipeg. L'entreprise a son siège à Winnipeg et elle exploite d'autres installations aux États-Unis, en Europe et en Asie.

Bristol Aerospace est la plus grande entreprise du groupe Magellan Aerospace Corporation et la seule entreprise canadienne de fabrication de systèmes spatiaux implantée dans l'Ouest. La société Magellan a un satellite qui était censé mourir il y a quelques années, mais qui est toujours en orbite. Elle espère qu'il le restera pendant plusieurs années encore. La société Magellan travaille à la mise au point de satellites de deuxième et de troisième générations. Je crois d'ailleurs qu'elle est la seule société dans ce domaine dans l'Ouest du Canada. Nous sommes fiers de ces réussites.

La société Magellan nous répète souvent à quel point il est important que le gouvernement appuie l'industrie et qu'il soit présent. Lorsqu'elle affronte des concurrents de l'Allemagne ou de la France, par exemple, deux pays qui protègent leur industrie, leur secteur de la mise au point de satellites, la société Magellan a besoin de notre aide.

Boeing Canada possède une usine parmi les plus modernes au Canada et elle fournit des pièces pour le nouveau Boeing Dreamliner 787, pour le 777 et pour le 747. Cette usine est exceptionnelle. Nous sommes très fiers de la société Boeing. Elle est imbattable au chapitre des partenariats avec la province, le secteur privé et nos établissements d'enseignement.

Travaux des subsides

Boeing possède également les plus grandes usines de fabrication de composites au Canada. Ceux qui savent ce que sont les composites savent également que ces matériaux représentent l'avenir de l'industrie aéronautique. Les composites se caractérisent par une grande légèreté et une grande résistance. Ils permettront par conséquent de réaliser des économies de carburant. Les activités de Boeing Canada à Winnipeg sont donc très importantes.

Services techniques Air Canada (ACTS) est une entreprise énorme, qui est située à Winnipeg. Elle emploie une foule de travailleurs qui assurent l'entretien des aéronefs d'Air Canada, mais aussi celui de nombreuses autres compagnies aériennes qui lui confient leurs aéronefs en vertu d'un contrat d'entretien. Encore une fois, nous sommes très fiers de cette entreprise.

Il s'agit donc là de gros joueurs au Manitoba. Il est toutefois important de noter qu'il y a 20 entreprises régionales et nationales à Winnipeg. Elles ont déjà atteint une taille appréciable et elles continuent de croître. Il y a également un centre de formation incroyable à Portage la Prairie, auquel nous avons versé des subventions il y a quelques années. Je pense qu'il s'agit du plus gros centre du genre au Canada. On y fait un travail étonnant.

L'industrie aérospatiale de notre province ne fait que commencer à se développer. Nous ne pouvons l'abandonner. Au contraire, nous devons la soutenir.

L'une de ces plus petites entreprises est Corner Group Industries. Il est important de noter que bon nombre de ces petites entreprises ont beaucoup de difficulté à se mettre sur les rangs pour l'obtention de ces énormes contrats. Généralement, le gouvernement refusera par exemple de fractionner un contrat de 3,7 milliards de dollars en tranches de 5 à 10 millions de dollars. Corner est maintenant en mesure de gérer des contrats de 100 à 200 millions de dollars, ce qui est absolument renversant.

• (1335)

Nous sommes très fiers de notre industrie. En terminant, je dirai qu'elle est un stimulant extraordinaire pour notre économie, du point de vue notamment de l'éducation et de la formation. C'est même à Winnipeg qu'ont été formés 90 p. 100 des travailleurs de cette industrie dont je suis très fier.

Je pense que le gouvernement a fait preuve de beaucoup de laxisme en n'appuyant pas cette industrie. Cette entente est mauvaise. Je pense que, pour une fois, tous les députés sont d'accord pour le dire. Le gouvernement a fait une grave erreur en acquérant ces aéronefs.

• (1340)

M. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement le discours de mon collègue et j'aimerais signaler une chose: les dispositions relatives au transfert de technologies de l'ITAR ont toujours été là.

Le fait est que sous le précédent gouvernement, qui entretenait des relations catastrophiques avec notre plus grand partenaire commercial, allié et ami, les États-Unis, le Canada n'a pas été privilégié alors qu'il l'avait toujours été par le passé. Je suis heureux de dire que d'énormes progrès ont été réalisés dans ce domaine. Le Canada redevient un partenaire favorisé, grâce aux excellents efforts du ministre des Affaires étrangères et d'autres, et grâce à notre approche responsable quant à notre position dans le monde.

Il y a un peu plus d'un an, j'ai posé une question au chef d'état-major de la Défense à l'occasion de la Conférence des associations de la défense, tenue au Château Laurier. Je lui ai demandé s'il aimerait avoir des C-17. C'était une question très simple. Il m'a

répondu très simplement: « Si vous nous donnez les moyens de les acheter, nous serons ravis. » Si nous ne lui avions pas donné l'argent, il aurait préféré acheter des C-130. Le fait est qu'il n'a pas l'habitude que le gouvernement lui donne les ressources nécessaires pour rebâtir les forces en fonction de leurs besoins.

Le fait est qu'il est très content à l'idée d'avoir des C-17. Nous les achetons maintenant parce que les Forces canadiennes en ont besoin, et que les Canadiens en ont besoin. J'aimerais demander à mon collègue s'il a parlé au chef d'état-major de la Défense récemment à propos des C-17. Comprend-t-il les avantages que représentent les C-17 pour les Canadiens, non seulement dans un contexte militaire mais aussi, par exemple, pour combattre des inondations au Manitoba?

L'hon. Raymond Simard: Monsieur le Président, tous les experts à qui j'ai parlé m'ont clairement indiqué que les C-17 que nous avons achetés ne seront pas utilisés à leur plein potentiel. Beaucoup disent qu'il est probable que trois des quatre avions demeurent stationnés sur le tarmac la plupart du temps. C'est ce que j'ai entendu à Winnipeg, où j'ai parlé avec certains de nos experts militaires.

Tous s'entendent pour dire qu'il aurait mieux valu louer ces avions. Pour une raison que j'ignore, les conservateurs y voient un problème. Si cette option est sensée sur le plan financier, il me semble que nous aurions dû l'envisager. Si l'armée déplace des soldats une fois par mois ou par trois mois et paie un certain montant d'argent, nous aurions peut-être dû envisager de louer les avions au lieu d'acheter au coût de 3,7 milliards de dollars des biens qui seront grandement sous-utilisés par le Canada.

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais remercier mon collègue de Saint-Boniface. Il a très bien présenté le point de vue des gens de l'Ouest et des Manitobains concernant le marché lié aux C-17.

Je suis assez vieux pour me souvenir du scandale qui a entouré les CF-18. À l'époque, Winnipeg était le soumissionnaire le moins disant pour le marché concernant l'entretien des CF-18. Pour des raisons purement politiques, le gouvernement de Brian Mulroney a accordé le marché au Québec même si Winnipeg était le soumissionnaire le plus bas.

Je tiens à avertir la Chambre tout de suite que nous ne tolérerons pas une insulte de ce genre une autre fois. Nous avons renversé Brian Mulroney. Nous avons rejeté son gouvernement à cause de cette affaire. Ce dossier est devenu un point tournant dans la politique de l'Ouest du Canada durant toute une génération. Nous ne tolérerons pas l'humiliation et l'insulte qu'a représenté ce marché.

Nous voici maintenant avec la situation des C-17. La raison voudrait que le Manitoba obtienne sa juste part de l'entretien de ces avions. Si le vent tourne pour des motifs purement politiques et qu'on essaie de donner un cadeau au Québec encore une fois, de l'acheter ou de le faire chanter en lui accordant le contrat, nous ne le tolérerons pas. J'avertis la Chambre que l'Ouest va protester comme dans les années 1990 et dénoncer le gouvernement s'il plie. Nous exigeons notre juste part de ces emplois déterminés par l'industrie et nous insistons...

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Le député de Saint-Boniface a la parole.

Travaux des subsides

L'hon. Raymond Simard: Monsieur le Président, je ne suis pas sûr qu'il y ait eu une question, mais je comprends l'état de frustration de mon collègue. Les Canadiens de l'Ouest parlent encore du contrat des CF-18, c'est évident. Encore une fois, c'était là une décision fondée sur des raisons politiques, ce qui est très dangereux. Nous avons vu les résultats. Les Canadiens de l'Ouest se sentent aliénés — si je puis me permettre un tel mot — depuis ce temps.

Il importe toutefois de ne pas confondre les deux situations. Diriger des contrats vers certaines régions particulières du pays, et ce à des fins politiques, n'est absolument pas acceptable. Cela devrait être hors de question. Mais une politique qui autorise des retombées industrielles régionales, ce n'est pas la même chose. Pour nous, il importe de veiller à ce que le travail soit réparti équitablement d'un bout à l'autre du pays. C'est exactement ce que le gouvernement conservateur n'a pas fait.

● (1345)

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): À l'ordre, s'il vous plaît. J'ai eu de la difficulté à entendre la réponse du député de Saint-Boniface, et pourtant il est assez près du fauteuil de la présidence. Il y a beaucoup de bruit venant de l'autre extrémité de la Chambre. Je rappelle donc les députés à l'ordre.

Le député de Thunder Bay—Rainy River a la parole.

M. Ken Boshcoff (Thunder Bay—Rainy River, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole sur cette motion. Je concentrerai mon intervention sur le coeur de la question, soit la nécessité de s'assurer que le gouvernement utilise l'argent des contribuables pour soutenir l'industrie canadienne.

Cela semble très simple comme concept, et la plupart des pays le considèrent déjà comme allant de soi. Pourtant, au Canada, nous ratons toujours la cible sur ce plan. Il s'agit d'appliquer une politique d'achat canadienne. Le principe de base est simple. Quand des fonds publics servent à l'achat de biens, le gouvernement devrait appliquer une politique qui garantisse que les entreprises et la main-d'oeuvre canadiennes auront la préférence dans l'attribution du marché.

La plupart des autres pays ont des politiques qui encouragent l'achat local lors de l'attribution d'un marché gouvernemental. Ces pays ont des politiques exigeant un certain niveau de contenu local pour tout projet réalisé grâce à des fonds publics. Ces politiques favorisent le recours aux fournisseurs nationaux, ce qui en retour crée de l'emploi, suscite des recettes fiscales et génère d'autres retombées économiques dans les collectivités touchées.

L'objectif de ces politiques est d'assurer que les entreprises et les collectivités du pays retirent des bénéfices de la réalisation de projets d'infrastructure au moyen des fonds publics. Les politiques de cet ordre donnent souvent aux fournisseurs nationaux un avantage concurrentiel par rapport aux fournisseurs étrangers du même domaine.

Le gouvernement du Canada n'a pas mis en oeuvre des politiques similaires pour soutenir les manufacturiers canadiens. Dans les projets financés à même les deniers publics, il n'y a pas d'exigences minimales en matière de contenu canadien. Cela signifie que les manufacturiers canadiens sont clairement désavantagés lorsqu'il s'agit d'obtenir des contrats à l'étranger et qu'ils n'ont pas non plus d'avantages particuliers ici même au Canada.

En réalité, très peu de choses empêchent les fournisseurs étrangers de se voir attribuer des marchés publics du gouvernement du Canada et de faire ensuite effectuer le travail à l'étranger, favorisant ainsi la main-d'oeuvre, les entreprises et les régions d'autres pays. Les fournisseurs et les manufacturiers canadiens méritent de bénéficier

des mêmes règles du jeu que les autres pays quand il s'agit de soutenir la concurrence mondiale. Nos entreprises, nos collectivités et nos concitoyens méritent de bénéficier de certains avantages économiques découlant des projets financés à même leurs impôts.

De nombreux pays dans le monde recourent à des politiques gouvernementales pour favoriser ou imposer le contenu local. C'est particulièrement le cas pour les projets dans le secteur des transports. Par exemple, aux États-Unis qui représentent 90 p. 100 du marché ferroviaire voyageur nord-américain, la loi favorisant les achats de produits américains, la Buy American Act, impose des règlements stricts en matière de contenu local. Dans le secteur du matériel roulant ferroviaire, entre autres, 60 p. 100 des pièces entrant dans la fabrication des véhicules doivent venir des États-Unis. L'assemblage final doit également être effectué aux États-Unis. En outre, les administrations des États peuvent aussi imposer leurs exigences en ce qui a trait au contenu local.

L'État de New York, un des plus grands marchés ferroviaires au monde, impose des exigences strictes au chapitre du contenu local. Or, de telles exigences limitent la capacité des fournisseurs canadiens d'accéder au plus grand marché ferroviaire d'Amérique du Nord. De plus, elles empêchent les fournisseurs qui obtiennent des contrats de recourir à des sous-traitants canadiens. Chez nous, cependant, aucune politique gouvernementale ne précise les exigences de contenu local que les entreprises américaines devraient respecter lorsqu'elles présentent une soumission pour obtenir un contrat au Canada.

La plupart des autres pays ont recours à des politiques similaires. En général, ces politiques prévoient des règlements concernant le contenu local ainsi que des incitatifs et des exigences réglementaires. À l'heure actuelle, le gouvernement du Canada, n'offre aucun incitatif pour favoriser le contenu local. C'est pourquoi, j'ai présenté à la Chambre une motion d'initiative parlementaire. Voici la motion:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait mettre en oeuvre, dans le respect des dispositions et lignes directrices de l'Accord de libre-échange nord-américain et de l'Organisation mondiale du commerce, une politique visant à imposer un niveau de participation canadienne dans des projets portant sur les transports en commun, et visant à ce que les fonds publics servent à soutenir les marchés intérieurs et à favoriser les fournisseurs nationaux, de la manière la plus avantageuse pour les Canadiens.

J'ai hâte d'examiner cette question de plus près lorsque la Chambre sera saisie de ma motion d'initiative parlementaire.

● (1350)

Je suis ravi de participer au débat sur la motion dont la Chambre est saisie aujourd'hui, car elle porte sur l'industrie aéronautique.

Dans la circonscription que je représente, Thunder Bay—Rainy River, nous avons le privilège d'avoir le Centre d'excellence en aéronautique du Confederation College. Très bien situé, à l'aéroport international de Thunder Bay, le bâtiment de 50 000 pieds carrés qui abrite le Centre d'excellence en aéronautique rassemble sous le même toit tous les programmes de l'école d'aéronautique du Confederation College. Le Centre d'excellence en aéronautique offre un programme de techniques de génie en fabrication des aéronefs, un programme d'entretien des aéronefs et un programme de gestion de vol. Il lancera bientôt un programme en avionique.

Ce centre d'excellence fait de Thunder Bay un endroit potentiellement idéal pour tirer parti des retombées économiques des marchés de la défense attribués pour la fabrication d'aéronefs et les services d'entretien. L'autorité de l'aéroport international de Thunder Bay cherche à obtenir divers marchés liés à la fabrication d'aéronefs, marchés qui contribueraient à diversifier l'économie du Nord-Ouest de l'Ontario.

Travaux des subsides

Selon les statistiques pour janvier 2007, le Nord-Ouest de l'Ontario a un des taux de chômage les plus élevés de la province. L'annonce récente de la perte de 500 autres emplois dans le secteur forestier fera encore augmenter le nombre de chômeurs.

Dans la mesure du possible, il faudrait faire en sorte que Thunder Bay et la région bénéficient des retombées industrielles découlant des marchés importants qui seront attribués dans l'avenir de manière à ce que notre main-d'oeuvre hautement qualifiée continue d'obtenir des emplois bien rémunérés au sein de la collectivité. Ma région, comme d'autres qui lui ressemblent, peut difficilement accepter qu'un plus grand nombre de ses résidents partent vers l'Ouest en quête d'emplois bien rémunérés.

Ce qui est regrettable, c'est que non seulement des gens dans la quarantaine perdent leur emploi dans le secteur forestier, mais encore que le gouvernement, qui a un excédent de 13 milliards de dollars, supprime des emplois et sabre dans le financement d'emplois aux quatre coins du Canada. Il ferme des bureaux fédéraux. Il vient de fermer le bureau de Condition féminine Canada à Thunder Bay. Le gouvernement a sabré dans le financement de programmes de développement économique tels que le programme d'économie sociale et dans le financement d'organismes tels que la FedNor, puis tout récemment l'APECA. Il a supprimé le programme de remboursement de la TPS aux visiteurs, mettant ainsi à mal l'industrie touristique non seulement dans le Nord-Ouest de l'Ontario mais aussi aux quatre coins du Canada. D'autres pertes d'emplois en découleront. Il a amputé de 55 millions de dollars la Stratégie emploi jeunesse, ce qui annonce un été difficile pour les jeunes qui vivent dans de petites collectivités au sein de régions où le taux de chômage est élevé.

Toutes ces réductions inutiles font un tort considérables à nos régions et coûtent des emplois à nos concitoyens. La tirelire est pleine, mais le gouvernement Harper continue de se montrer chiche et sans coeur.

Une voix: Vous ne pouvez dire « Harper ».

M. Ken Boshcoff: J'ai dit cela? Qu'on veuille bien m'en excuser.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): À l'ordre, s'il vous plaît. Le député devrait désigner ses collègues par le nom de leur circonscription ou leur titre.

M. Ken Boshcoff: Quand je fais quelque chose de mal, j'aime bien qu'on me corrige. Merci, monsieur le Président.

Je veux parler davantage des effets des compressions effectuées dans les services d'emploi pour les jeunes, dans ma circonscription.

Créé en 1997, le programme d'emploi des jeunes a joué un grand rôle dans la constitution de la main-d'oeuvre de l'avenir, pour le Canada. Ce programme permet aux jeunes Canadiens d'avoir accès aux programmes et services qui les aident à acquérir les compétences, le savoir, l'information sur les possibilités de carrière et l'expérience de travail dont ils ont besoin pour trouver un emploi et le garder. Dans la circonscription de Thunder Bay—Rainy River, le programme a aidé chaque année plus de 250 jeunes.

Dans quelques mois seulement, les jeunes des quatre coins de ma circonscription commenceront à chercher un emploi d'été. Ils ne se doutent pas des difficultés supplémentaires qu'ils connaîtront alors. En réduisant de moitié le financement du Programme Placement Carrière-été, le gouvernement a éliminé les fonds nécessaires à plus de 125 emplois d'étudiants dans ma circonscription. Beaucoup d'entreprises participantes n'ont pas les moyens d'engager un étudiant pour l'été sans aide gouvernementale. En raison de cette compression

inconsidérée, les étudiants auront encore plus de difficulté à trouver un emploi cet été.

Toutefois, les mauvaises nouvelles continuent. Qu'arrivera-t-il si nos jeunes ne trouvent pas d'emploi d'été? Devront-ils compter davantage sur les prêts étudiants s'ils veulent payer leurs études postsecondaires ou, pis encore, remettre leurs études à plus tard, le temps d'économiser l'argent nécessaire?

• (1355)

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, j'ai écouté avec grand intérêt les propos du député. Ses observations sur l'emploi pour les jeunes étaient intéressantes, mais ce qui a surtout retenu mon attention, c'est l'idée de recourir aux fournisseurs régionaux et le rôle que nous pouvons jouer pour faire en sorte que les marchés canadiens soient attribués à des entreprises canadiennes. Je pense que la population remarquerait les efforts déployés à l'administration municipale de Toronto pour que le marché des tramways soit attribué à Thunder Bay. D'un point de vue économique, c'est une décision sage et pertinente.

Il est question aujourd'hui du fait que les députés d'un parti peuvent faire une montée de lait politique lorsqu'ils n'obtiennent pas les chiffres qu'ils lancent à la volée à une entreprise privée canadienne. Ils insistent pour obtenir 60 p. 100 d'un marché. Quel sera donc notre rôle lorsque tous les marchés devront être soumis aux députés d'en face pour qu'ils déterminent arbitrairement la part du travail qui doit leur revenir? Si le reste du pays obtient ses propres petites miettes, ça ira, mais ils veulent s'assurer qu'ils pourront déterminer arbitrairement la part devant leur revenir.

Le député approuve-t-il le principe défendu par les députés d'en face, qui tiennent à décider de l'évolution de la stratégie industrielle au Canada, de la façon dont les quotas d'emplois seront fixés et de ceux qui seront les premiers à se remplir les poches...

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Le député de Thunder Bay—Rainy River a la parole.

M. Ken Boshcoff: Monsieur le Président, si c'était une question, je peux dire sans hésiter que je ne suis pas d'accord avec la prémisse.

Quand on parle de ce que le gouvernement peut faire, et c'est ce que j'ai tenté de faire ressortir dans mon argument, je dirais que lorsqu'il y a des fonds publics pour l'infrastructure, particulièrement pour le transport public, nous avons alors la possibilité d'encourager la technologie canadienne, la formation en milieu de travail et le marché du travail. En développant une politique d'achat au Canada pour le transport public, tous les députés seraient gagnants. Nous pourrions exporter notre expertise. Des emplois seraient créés dans le secteur manufacturier non seulement dans ma circonscription, Thunder Bay—Rainy River, mais dans toutes les régions du pays.

[Français]

Mme Louise Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, BQ): Monsieur le Président, ma question au collègue de Thunder Bay—Rainy River sera très brève.

En tout premier lieu, que pense-t-il du fait que le contrat avec Boeing ait été offert sans appel d'offres, une décision prise par un gouvernement qui se targue d'avoir quasiment inventé le concept de transparence et de responsabilité?

[Traduction]

M. Ken Boshcoff: Monsieur le Président, j'espère que tous les députés sont préoccupés de cette exportation de technologie canadienne. Quand on sait que le travail pourrait être fait au Canada, ça fait encore plus mal. Je suis d'accord avec la députée. Elle soulève un bon point et je lui donnerais très certainement mon appui.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

LE PRIX DU PATRIMOINE DU HOCKEY DE GEORGETOWN

L'hon. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC): Monsieur le Président, Georgetown est une véritable ville de hockey canadienne. Elle a vu naître la Little National Hockey League et son aréna est le deuxième plus ancien au fonctionnement continu du Canada. Depuis 1978, le Conseil du patrimoine du hockey de Georgetown a rendu hommage aux gens qui ont contribué au patrimoine du hockey de Georgetown.

Le lundi 5 mars, Bob Hooper recevra le prix du patrimoine du hockey de Georgetown. Bob a commencé à jouer au hockey sur la rivière Credit, à Glen Williams, dans le comté de Halton. C'est vraiment l'expérience canadienne par excellence. Il a été entraîneur ou employé dans bon nombre d'organisations de hockey locales et provinciales et il est actuellement le commissaire de la Ligue de hockey junior de l'Ontario, la plus importante ligue de hockey junior du monde. À titre de commissaire, Bob fait partie du conseil des gouverneurs des ligues de hockey junior provinciales de Hockey Canada.

J'invite tous les députés à se joindre à moi pour féliciter Bob Hooper pour son engagement envers le patrimoine du hockey, pas seulement à Georgetown, mais également partout dans notre grand pays. Je félicite le digne récipiendaire du prix 2007 du patrimoine du hockey de Georgetown.

* * *

• (1400)

LA GALERIE VARLEY

Mme Susan Kadis (Thornhill, Lib.): Monsieur le Président, j'ai récemment eu l'honneur d'assister à l'ouverture d'une exposition unique intitulée « Artistes canadiens sans frontières » à la galerie Varley, à Markham. Cette exposition multimédia propose des oeuvres d'artistes qui habitent au Canada depuis 10 ans ou moins. Cette exposition exceptionnelle coïncide avec le début des célébrations du 10^e anniversaire de la galerie Varley.

Je suis très fière d'appuyer Shamsi Sharokhi, une électrice de ma circonscription, qui fait partie des artistes dont les oeuvres sont exposées. Shamsi a inventé une technique de peinture primée appelée dessin thermique. Grâce à cette technique, elle crée des images et des formes sur des papiers thermosensibles en appliquant de la chaleur sur leur surface. Ces oeuvres exceptionnelles ainsi que les créations de 22 autres artistes provenant de 15 groupes culturels différents font partie de l'exposition.

L'art améliore notre qualité de vie. J'invite tous les députés à visiter l'exposition, qui se déroulera jusqu'au 13 mai. Ensemble, nous pouvons appuyer et apprécier l'apport significatif des néo-Canadiens dans tous les secteurs, y compris l'art.

Déclarations de députés

Je félicite les artistes participants. Ils font connaître leurs talents remarquables et favorisent le renforcement du tissu culturel du Canada.

* * *

[Français]

LE PROGRAMME PLACEMENT CARRIÈRE-ÉTÉ

Mme Diane Bourgeois (Terrebonne—Blainville, BQ): Monsieur le Président, ce gouvernement a décidé de faire des compressions dans le programme Placement carrière-été qui permet à nos jeunes étudiants de se familiariser avec le marché du travail, et aux organismes communautaires d'offrir leurs multiples services durant la période estivale.

Chaque année, les étudiants et les organismes comptent sur cette mesure de soutien. Ils vivent présentement dans l'insécurité et le doute, ne sachant pas s'ils auront accès à cette aide nécessaire l'été prochain.

Depuis décembre dernier, le site de Service Canada nous annonce que le formulaire de demande sera disponible au début de l'année 2007. Il ne l'est toujours pas. Plusieurs organismes nous interpellent pour savoir si le programme est victime de compressions ou d'abolition de la part de ce gouvernement, qui laisse planer le doute quant à la survie du programme.

Les organismes communautaires et les étudiants ont le droit de savoir. Le Bloc québécois dénonce cette attitude du gouvernement actuel.

* * *

[Traduction]

LA POLITIQUE NATIONALE DE L'EAU

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, j'ai présenté aujourd'hui une motion qui préconise l'établissement d'une politique nationale de l'eau au pays.

D'abord et avant tout, la motion demande au gouvernement de reconnaître que l'accès à l'eau est un droit fondamental. Récemment, la question de la qualité de l'air s'est hissée, à juste titre, au sommet de l'agenda politique, mais nous ne devons pas oublier l'importance de l'innocuité de l'eau potable.

La motion demande aussi d'interdire les exportations d'eau en vrac et d'imposer des restrictions strictes à l'égard des nouveaux projets de dérivation. Elle dénonce les mesures favorables à la privatisation des services d'approvisionnement en eau. Ces dispositions permettraient de reconnaître que l'accès à l'eau est un droit humain fondamental et que l'eau n'est pas une denrée.

En notre qualité de parlementaires, nous devons veiller à protéger l'eau pour tous les Canadiens. Il incombe au gouvernement de mettre en oeuvre une stratégie nationale d'investissement qui permet aux municipalités et aux collectivités autochtones de se doter d'infrastructures dont elles ont grand besoin.

Le gouvernement doit reconnaître la conclusion du Conseil économique et social des Nations Unies sur le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, selon laquelle l'accès à l'eau potable est un droit de la personne.

*Déclarations de députés***LES DROITS DE LA PERSONNE**

M. James Rajotte (Edmonton—Leduc, PCC): Monsieur le Président, en octobre 1998, la Chambre a consenti à l'unanimité à une motion qui demandait au gouvernement de l'Iran d'arrêter d'opprimer la communauté baha'ie.

Le gouvernement iranien ne s'est pas conformé. Il a accentué la discrimination et les violations des droits de la personne à l'égard des baha'is. Non seulement les 300 000 membres de la communauté baha'ie iranienne ne peuvent-ils plus pratiquer leur religion, mais le gouvernement continue d'emprisonner les baha'is en raison de leurs croyances religieuses.

Cent vingt-cinq personnes sont détenues depuis 2005, y compris de nombreux jeunes qui ont été privés du droit fondamental de faire des études postsecondaires s'ils ne renonçaient pas à leur foi. Par ailleurs, le gouvernement iranien intensifie ses efforts pour identifier et surveiller les baha'is.

En décembre, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté une résolution, parrainée par le Canada, sur la situation des droits de la personne en Iran. J'encourage notre gouvernement à continuer de collaborer avec la communauté internationale pour dénoncer les violations des droits de la personne dont sont victimes les baha'is iraniens et pour encourager le gouvernement de l'Iran à respecter ses obligations en matière de droits de la personne.

* * *

[Français]

**LE PROGRAMME DE RECONNAISSANCE, DE
COMMÉMORATION ET D'ÉDUCATION**

M. Massimo Pacetti (Saint-Léonard—Saint-Michel, Lib.): Monsieur le Président, en 2005, le gouvernement libéral a conclu des ententes de principe de plusieurs millions de dollars avec différentes communautés culturelles dans le cadre de son Programme de reconnaissance, de commémoration et d'éducation, *the ACE Program*.

Ce programme devait servir à réparer les torts causés dans le passé aux membres des communautés qui avaient subi des injustices. Par exemple, certains Italiens furent emprisonnés et qualifiés d'étrangers ennemis lors de la Seconde Guerre mondiale. Sans avertissement, les conservateurs ont décidé de ne pas respecter ces engagements.

Cette entente fut signée de bonne foi avec des représentants des communautés italienne et ukrainienne. Ce gouvernement n'a pas le droit de ne pas l'honorer. Encore une fois, ces déductions mesquines ne sont qu'un autre exemple de l'extrême arrogance de ce gouvernement.

Et j'aimerais savoir pourquoi il croit qu'il peut intimider et trahir ces communautés qui ont tant donné au Canada, et salir la mémoire des victimes d'injustices passées.

* * *

● (1405)

[Traduction]

RÉCIPIENDAIRE DE LA LÉGION D'HONNEUR

Mme Joy Smith (Kildonan—St. Paul, PCC): Monsieur le Président, c'est avec un immense plaisir que je prends la parole à la Chambre pour rendre un hommage bien spécial à un électeur de ma circonscription, un véritable héros, Fred Marriott.

M. Marriott est un ancien combattant de la Seconde Guerre mondiale et un membre de la légion de West Kildonan. Il a servi dans le régiment d'infanterie Queen's Own Cameron Highlanders.

Pendant ses années de service en Europe, M. Marriott a été blessé à trois reprises et a reçu plusieurs médailles et autres décorations, y compris la Médaille canadienne du volontaire avec agrafe pour service outre-mer.

En reconnaissance de son service exemplaire et exceptionnel pendant les combats féroces pour libérer la France et l'Europe, le président de la République française décernera la Légion d'honneur à M. Marriott.

La Légion d'honneur est la plus haute distinction civile que la France a à offrir. Y compris M. Marriott, 50 anciens combattants canadiens seulement ont reçu cette distinction des plus prestigieuses.

J'aimerais offrir mes félicitations les plus sincères à M. Marriott pour son service et son dévouement à notre pays.

* * *

[Français]

LE CENTRE D'ACTION BÉNÉVOLE DE SHAWINIGAN

M. Jean-Yves Laforest (Saint-Maurice—Champlain, BQ): Monsieur le Président, samedi dernier avait lieu, dans Saint-Maurice—Champlain, un souper annuel important et attendu de tous. En effet, plus de 440 personnes des différents organismes communautaires de la région ont assisté à la soirée reconnaissance du Centre d'action bénévole de Shawinigan. Je souligne la grande participation à cet événement qui vise à soutenir la contribution exceptionnelle des bénévoles dans notre collectivité. Le Centre d'action bénévole a profité de cette belle occasion pour faire circuler la pétition du Bloc québécois dénonçant les compressions à l'initiative Placement carrière-été.

Les représentants des OSBL présents sont des plus touchés par ces compressions injustifiées du gouvernement conservateur. Plus de 360 signatures ont ainsi été recueillies. Elles sont d'autant plus importantes qu'elles proviennent de gens impliqués dans leur milieu. Ces personnes sont scandalisées de voir coupé de moitié, sur deux ans, un programme essentiel à la démarche de formation des jeunes au sein de leur communauté. Je vous transmettrai donc cette pétition en leur nom.

* * *

[Traduction]

LES DROITS DE LA PERSONNE DANS LE MONDE

M. James Lunney (Nanaimo—Alberni, PCC): Monsieur le Président, cette semaine, le Canada a été reconnu comme un des principaux défenseurs des droits de la personne dans le monde.

UN Watch, une ONG bien respectée, a publié une évaluation intitulée: « Human Rights Scorecard: Canada at the UN 2006-2007 ». Il s'agit d'une évaluation du bilan du Canada dans le dossier des droits de la personne et des valeurs démocratiques au Conseil des droits de l'homme et à l'Assemblée générale des Nations Unies.

Le Canada a été distingué pour avoir joué un rôle prépondérant au sein du nouveau Conseil des droits de l'homme, composé de 47 pays, créé en juin pour remplacer son prédécesseur dysfonctionnel, la Commission des droits de l'homme.

Le porte-parole de l'organisation, Hillel Neuer, a dit aux députés que le Canada avait parrainé la résolution qui exige que l'Iran rende des comptes sur ses politiques de torture, d'arrestations arbitraires et de suppression des droits. Le Canada a dénoncé les violations des droits de la personne au Bélarus, au Myanmar, en Corée du Nord et en Ouzbékistan, mais nous n'avons rien dit à propos de la violation des droits civils, politiques et religieux qui a lieu en Chine.

En tant que puissance moyenne, le Canada peut jouer un rôle important comme porte-parole des gens qui souffrent dans le monde. Nous avons une influence positive, mais la violence, la haine et la suppression continue des libertés religieuses et politiques demeurent un énorme défi pour tous les pays et gouvernements pour qui la liberté, la paix et l'exercice des droits démocratiques sont importants.

* * *

L'AFRIQUE

L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.): Monsieur le Président, l'Afrique a fait l'objet de changements importants dans les années 1950 et 1960 lorsque beaucoup de pays sont devenus indépendants.

Dans l'Afrique subsaharienne, le premier de ces événements a commencé au cours des premiers mois de 1957. À la suite d'un plébiscite organisé par l'ONU, un nouveau pays a été formé en Afrique occidentale grâce à la fusion de la colonie britannique de la Côte-de-l'Or et du territoire sous tutelle britannique du Togoland. Le 6 mars 1957, ce territoire est devenu le Ghana, et on célèbre ce mois-ci le cinquantième anniversaire de son indépendance.

Le Ghana, qui abrite une population dynamique d'approximativement 21 millions d'habitants, est connu pour son effervescence. C'est aussi un modèle en matière de réforme politique et économique en Afrique.

Au nom de l'Association parlementaire Canada-Afrique, je souhaite la paix et la prospérité au Ghana et à ses habitants. Je profite également de l'occasion pour transmettre mes meilleurs voeux aux Canadiens originaires du Ghana qui, par leur seule présence, contribuent au tissu socioéconomique de notre pays.

* * *

• (1410)

LE TEMPLE DE LA RENOMMÉE MÉDICALE CANADIENNE

M. Steven Fletcher (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé, PCC): Monsieur le Président, aujourd'hui, j'aimerais demander à tous mes collègues à la Chambre de rendre hommage à un collègue de l'autre endroit, le sénateur Dr Wilbert Keon.

Le sénateur Keon, qui est également cardiologue, figure parmi les cinq personnes exceptionnelles de l'année 2007 sélectionnées pour être intronisées au Temple de la renommée médicale canadienne. Ces intronisés ont changé à tout jamais le secteur des soins de santé à l'échelle internationale.

Le Temple de la renommée médicale canadienne est la seule organisation qui a pour but de rendre hommage aux réalisations des héros du Canada dans le domaine de la médecine et des sciences de la santé.

Le sénateur Keon a joué un rôle prépondérant dans la création de l'Institut de cardiologie de l'Université d'Ottawa. Le sénateur Keon, qui continue d'oeuvrer de façon désintéressée dans le domaine médical et qui fournit gratuitement son expertise à de nombreuses

Déclarations de députés

causes dans le domaine médical, mérite bien cette marque de reconnaissance spéciale.

J'exhorte tous les parlementaires à exprimer au sénateur, Dr Wilbert Keon, leurs félicitations les plus sincères.

* * *

L'AMIANTE

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, il faudrait être fou pour mettre de l'amiante dans des jouets d'enfants. Tant qu'à y être, on pourrait aussi mettre des lames de rasoir dans les pommes qu'on distribue à l'Halloween.

Cependant, le nouveau gouvernement conservateur estime que c'est acceptable. D'après le nouveau règlement, l'amiante peut entrer dans la fabrication des jouets pour enfants, dans la boue pour cloison sèche et dans des produits ignifugeants à vaporiser. C'est le comble de la bêtise. L'amiante est le produit industriel le plus meurtrier que le monde ait jamais connu. L'amiante fait chaque année plus de victimes que de toutes les autres causes industrielles combinées.

Le reste du monde développé prend des mesures concrètes pour interdire l'amiante sous toutes ses formes, pourtant le Canada est encore un des plus grands producteurs et exportateurs d'amiante du monde. Qui plus est, le gouvernement dépense des millions de dollars pour subventionner l'amiante et en faire la promotion. Je qualifie cela de subventions aux tueurs industriels en série.

On ne pourrait avoir plus mauvaise idée que de mettre de l'amiante dans des jouets d'enfants. On devrait interdire l'amiante sous toutes ses formes, et c'est une honte que le gouvernement fasse la promotion d'un produit meurtrier et qu'il exploite la misère humaine.

* * *

LES CANADIENS D'ORIGINE UKRAINIENNE

M. Michael Ignatieff (Etobicoke—Lakeshore, Lib.): Monsieur le Président, sous la direction du précédent gouvernement libéral, plus précisément le 25 novembre 2005, la sanction royale a été donnée à une loi visant à reconnaître que des personnes d'origine ukrainienne ont été internées au Canada pendant la Première Guerre mondiale et à marquer publiquement le souvenir de cet événement.

Cette loi vise notamment à promouvoir une meilleure compréhension des conséquences de l'intolérance ethnique, religieuse ou raciale et à souligner l'importance du rôle de la Charte canadienne des droits et libertés. Elle prévoit également des négociations entre le gouvernement du Canada et certaines organisations représentant les Canadiens d'origine ukrainienne, concernant les mesures pouvant être prises pour reconnaître l'internement.

Cela fait maintenant bien plus d'un an que cette importante mesure législative est devenue loi, mais le gouvernement n'a pas respecté ses engagements. Il est grand temps que le gouvernement réagisse et qu'il fasse en sorte que les Canadiens n'oublient jamais ce qui est arrivé à leurs concitoyens d'origine ukrainienne.

* * *

[Français]

LES JEUX OLYMPIQUES SPÉCIAUX

Mme Claude DeBellefeuille (Beauharnois—Salaberry, BQ): Monsieur le Président, du 9 au 11 mars prochain, Salaberry-de-Valleyfield accueillera les Jeux olympiques spéciaux provinciaux d'hiver sous le thème « Mon sport, ma passion, mes victoires ».

Ce grand événement sportif rassemblera 370 athlètes présentant une déficience intellectuelle et plus de 350 entraîneurs ou bénévoles.

Questions orales

Au Québec, plus de 3600 athlètes vivant avec une déficience intellectuelle s'entraînent et participent régulièrement à l'une ou l'autre des 14 disciplines sportives. Pour le Bloc québécois, les Jeux olympiques spéciaux sont davantage que des compétitions sportives. Grâce à cette organisation, ces athlètes prennent conscience de leur potentiel et apprennent à bâtir l'assurance qui leur permettra de s'intégrer à la société.

C'est avec joie que j'aimerais souhaiter la bienvenue aux familles, aux entraîneurs, aux accompagnateurs et surtout aux athlètes. J'invite le plus grand nombre de personne à y assister et souhaite à tous de très bons Jeux.

* * *

[Traduction]

LE MINISTRE DES FINANCES

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Monsieur le Président, il semble que notre ministre des Finances, qui a été un personnage central du gouvernement Mike Harris-Ernie Eves, ressorte son vieux sac à malices comptables. Je parle du soi-disant budget équilibré qui s'est révélé être un budget déficitaire de 5,7 milliards de dollars.

Il faut bien être conservateur pour penser qu'un budget déficitaire de 5,7 milliards de dollars est un budget équilibré. Comment les conservateurs y sont-ils arrivés?

D'abord, ils ont promis de faire des compressions dans des programmes et ils ont rapidement dépensé les économies réalisées, mais ils n'ont jamais procédé à la moindre compression. Aujourd'hui, le gouvernement fait exactement la même chose, tout cela au coût de 2 milliards de dollars.

Ensuite ils ont annoncé la vente d'éléments d'actif publics, ils ont dépensé l'argent, mais ils ont oublié de vendre les éléments d'actif. On nous dit aujourd'hui que le gouvernement se propose de vendre des immeubles fédéraux d'une valeur de 7 milliards de dollars.

J'espère que ce rescapé de l'ère de Mike Harris fera un meilleur travail pour la population du Canada que celui qu'il a fait pour celle de l'Ontario.

* * *

●(1415)

[Français]

L'ASSURANCE-EMPLOI

M. Daniel Petit (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Monsieur le Président, hier, le Comité permanent des ressources humaines, du développement social et de la condition des personnes handicapées a entendu des témoins sur le projet de loi C-269, un projet du Bloc québécois qui propose des changements importants et coûteux au régime canadien d'assurance-emploi.

Cet après-midi, le comité doit étudier le projet de loi article par article.

Lorsqu'on lui a demandé les coûts associés à des articles précis, la députée de Laurentides—Labelle, qui a pourtant déposé le projet de loi, ne pouvait pas les expliquer. Par trois fois, on lui a demandé d'expliquer les coûts, et par trois fois, elle s'est esquivée.

Le Bloc ne comprend-il pas? C'est peut-être parce qu'il n'a jamais été au pouvoir et qu'il ne le sera jamais, qu'il a tant de difficultés avec les fonds publics.

Comment appuyer un projet de loi si on ne peut pas se fier aux chiffres avancés par le Bloc? Le Bloc avait déjà présenté un tel projet

de loi lors de la dernière législature; il a été rejeté. Il a eu plus d'un an pour faire ses devoirs; il a encore échoué. Quelle surprise!

QUESTIONS ORALES

[Traduction]

LES POLITIQUES GOUVERNEMENTALES

L'hon. Stéphane Dion (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, les Canadiens se demandent pourquoi le premier ministre s'en prend à l'indépendance des tribunaux et impose ses compressions idéologiques aux plus vulnérables du pays. Il a lui-même répondu à la question. Il a qualifié le Canada d'« État providence de l'Europe du Nord dans le pire sens du terme ». Il a aussi déclaré que nos tribunaux étaient « biaisés ».

Admettra-t-il que, lorsqu'il se vantait en disant qu'il allait changer le Canada au point que nous ne le reconnaitrions pas, il songeait à implanter son programme républicain de droite?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais préciser que je suis monarchiste et non républicain.

J'aimerais souligner que c'est le gouvernement actuel qui a présenté des excuses en rapport avec la taxe d'entrée imposée aux Chinois et qui a pris des mesures de réparation. C'est le gouvernement actuel qui a lancé l'enquête sur Air India après quelque 20 ans. C'est le gouvernement actuel qui a réglé la question de l'indemnisation des personnes souffrant de l'hépatite C. C'est le gouvernement actuel qui a fini par signer un accord sur les pensionnats. C'est le gouvernement actuel qui a réduit la taxe d'établissement pour les immigrants. Notre gouvernement agit pour la justice sociale.

Le député d'en face a failli à la tâche.

* * *

LA COMMISSION DE L'IMMIGRATION ET DU STATUT DE RÉFUGIÉ

L'hon. Stéphane Dion (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, les conservateurs n'ont rien fait pour les Autochtones, rien en matière de garderies et rien pour la justice sociale.

[Français]

Voilà maintenant qu'à la Commission de l'immigration et du statut de réfugié, le président et les cinq membres restants du conseil consultatif ont démissionné en bloc. Ils disent que le gouvernement manipule le système, et de nombreux organismes de surveillance et du milieu de l'immigration les appuient.

Quand ce premier ministre va-t-il cesser de manipuler nos institutions publiques? Quand va-t-il comprendre que son devoir, c'est de respecter les droits et les besoins de tous les Canadiens?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, au contraire, notre gouvernement s'est engagé à mettre fin à la culture libérale du « tout m'est dû » à la CISR.

Nous avons un rapport rédigé par un fonctionnaire non partisan et hautement respecté. Il a fait neuf recommandations pour accélérer le processus afin de rendre celui-ci plus ouvert et plus responsable. Nous sommes en train d'accepter toutes les recommandations.

Questions orales

L'hon. Stéphane Dion (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, quand tant d'organismes disent au premier ministre qu'il politise leurs organismes, il pourrait au moins les écouter. Mais ce n'est pas dans son intérêt.

[Traduction]

Le premier ministre a montré à quel point il ne tolère pas ceux qui n'adhèrent pas à son programme néoconservateur, ce qui inclut désormais le sénateur Segal et le sénateur Meighen.

Quand le premier ministre va-t-il expliquer aux Canadiens pourquoi il manipule les institutions publiques indépendantes pour qu'elles reflètent son programme politique qui témoigne de son étroitesse d'esprit?

• (1420)

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, comme je l'ai dit, notre gouvernement répare les dégâts à la CISR. En fait, la ministre vient de nommer une personne respectée au poste de président intérimaire de cette organisation.

Nous sommes en train d'instaurer un nouveau système de sélection pour éviter de répéter certaines erreurs du passé. La députée de Westmount—Ville-Marie avait nommé son ex-mari à la commission. Le mari de la députée de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine avait été nommé pour siéger à la commission, de même qu'un certain nombre d'autres personnes qui faisaient l'objet d'allégations graves et d'accusations criminelles.

Voilà le gâchis que nous sommes en train de réparer. C'est la culture libérale du « tout m'est dû ». Nous sommes en train de nous en débarrasser.

M. Michael Ignatieff (Etobicoke—Lakeshore, Lib.): Monsieur le Président, si c'est ce qu'il appelle réparer le gâchis, alors le premier ministre devra expliquer pourquoi six membres de la Commission de l'immigration, y compris un fonctionnaire de carrière, ont jugé bon de démissionner au lieu de continuer à travailler sous le régime actuel.

Lorsque le premier ministre a noyauté les comités de nomination des juges, le milieu juridique a sonné l'alarme, mais le premier ministre a fait la sourde oreille. Voilà que des membres de la Commission de l'immigration et du statut de réfugié démissionnent. Encore une fois, le premier ministre ne veut pas écouter.

Ce n'est pas du leadership; c'est de l'intimidation. Ce n'est pas une façon de gouverner. C'est une façon de faire campagne pour...

Le Président: Le très honorable premier ministre a la parole.

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, M. Fleury, président de la commission, a démissionné à la suite d'une carrière exceptionnelle de 42 ans dans la fonction publique. Il l'a fait pour prendre sa retraite. Je crois qu'il y a droit et nous devrions le remercier de son travail.

Quant aux autres membres, tout ce que je peux dire, c'est que nous sommes en train de mettre en place un processus chaudement recommandé par une fonction publique non partisane très respectée. Voilà ce que nous sommes en train de faire. Tout ce que cherche à faire le Parti libéral, c'est procéder à des nominations même s'il n'est plus au pouvoir. Cela n'arrivera pas.

[Français]

M. Michael Ignatieff (Etobicoke—Lakeshore, Lib.): Monsieur le Président, je le répète en français. La Commission de l'immigration et du statut de réfugié est le dernier recours pour ceux qui sont menacés de déportation. La compétence des commissaires

doit passer avant tous les intérêts politiques. Or ce premier ministre veut dominer la commission avec ses partisans.

Pourquoi ce premier ministre ne respecte-t-il pas l'indépendance de nos institutions? Pourquoi essaie-t-il de les recréer à son image?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, sous ce gouvernement, la Commission de l'immigration et du statut de réfugié sera présidée par une personne non partisane de qualité. Sous l'ancien gouvernement, la députée de Westmount—Ville-Marie a nommé son ancien époux à la commission. De plus, l'époux de la députée de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine a été nommé, et plusieurs députés font l'objet d'allégations sérieuses.

[Traduction]

Notre parti est en train de réparer les dégâts.

* * *

[Français]

L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, Sue Dabrowski, directrice générale de l'Association québécoise de l'aérospatiale, a déclaré au sujet des contrats accordés à Boeing et à Lockheed Martin: « Ces retombées économiques, c'est une occasion qui arrive tous les 30 ans. [...] Il faut donc l'utiliser pour protéger l'industrie du Québec, exactement comme le gouvernement a protégé l'industrie automobile en Ontario. [...] C'est de l'argent public, il faut bien s'en servir. »

Le premier ministre va-t-il faire ses devoirs et utiliser l'argent des contribuables de façon responsable en s'assurant que le Québec reçoit la part qui lui revient, soit 60 p. 100?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, nous sommes en train de rebâtir les Forces canadiennes. Il y aura beaucoup de contrats avec des retombées économiques pour toutes les industries liées à la Défense nationale partout au Canada.

Le Québec gagnera beaucoup de bénéfices réels. C'est tout à fait différent de la retombée économique imaginaire du TGV du chef du Bloc québécois.

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, les syndicats et les entreprises demandent exactement la même chose: que l'industrie aéronautique du Québec reçoive 60 p. 100 des retombées.

Pourquoi le premier ministre s'acharne-t-il à faire cavalier seul dans ce dossier? Quels intérêts défend-il au détriment du Québec?

• (1425)

L'hon. Maxime Bernier (ministre de l'Industrie, PCC): Monsieur le Président, nous défendons les intérêts du Québec et du Canada. Pendant que nous livrons 100 p. 100 des retombées économiques, le chef du Bloc québécois est incapable de livrer des retombées économiques pour le Québec.

Le Bloc québécois a perdu des plumes au Québec lors de la dernière campagne électorale, et le chef du Bloc québécois a appelé cela le « mystère de Québec »; cela aurait plutôt dû être appelé son cauchemar du Québec.

Le Bloc québécois est devenu un bloc montréalais. Comptez sur moi lors de la prochaine campagne électorale. On va pouvoir rebaptiser le Bloc québécois, le « Bloc de Laurier—Sainte-Marie ».

Questions orales

M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ): Monsieur le Président, selon le *Journal de Montréal*, le 17 juillet 2006, le ministre de l'Industrie déclarait ceci: « Si l'industrie québécoise représente plus de 50 p. 100 de l'industrie aéronautique canadienne, c'est dans l'ordre des choses qu'elle obtienne sa juste part des contrats. »

Le ministre peut-il nous expliquer ce qui a changé dans l'ordre des choses depuis sa déclaration, pour qu'il refuse maintenant d'intervenir afin que le Québec obtienne sa juste part?

L'hon. Maxime Bernier (ministre de l'Industrie, PCC): Monsieur le Président, j'ai toujours dit que j'ai confiance en l'industrie aéronautique du Québec et du Canada pour qu'elle puisse se positionner favorablement à la suite de ces achats militaires.

En cette Chambre, quels partis peuvent obtenir des retombées économiques pour l'industrie aérospatiale? Ce n'est certainement pas le Bloc québécois puisqu'il ne sera jamais au pouvoir. Ce n'est certainement pas le Parti libéral, puisqu'il n'a rien fait en 13 ans de pouvoir. Il a coupé le budget de la Défense nationale. Ce n'est certainement pas le NPD, puisqu'il tourne le dos à nos forces armées.

Nous agissons pour nos forces armées et nous agissons pour l'industrie aéronautique.

M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ): Monsieur le Président, les retombées totales des contrats militaires liés à l'aéronautique représentent des milliards de dollars et des milliers d'emplois de qualité.

Avec près de 60 p. 100 de l'industrie aéronautique au Québec, cela représente 37 000 emplois/années. Or, le Québec ne devrait recevoir que 30 p. 100 de ces retombées.

Le ministre est-il conscient qu'en laissant Boeing agir à sa guise, il contribue à priver le Québec de 18 500 emplois/années? Ce n'est pas de la partisanerie politique, c'est de l'emploi au Québec.

L'hon. Maxime Bernier (ministre de l'Industrie, PCC): Monsieur le Président, ce que nous exigeons de Boeing en ce qui a trait à notre politique de développement industriel, ce sont des retombées économiques au Canada, soit un dollar pour un dollar; des retombées économiques de qualité. C'est ce que nous exigeons et c'est ce que nous obtenons.

Je demande à mon collègue du Bloc québécois de me dire ce que sa formation politique pourrait exiger pour l'industrie aéronautique? La réponse est rien, zéro, *niét*. Elle ne peut rien exiger et ne peut rien livrer.

* * *

LES ÉCARTS DE RICHESSE

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, le fossé qui existe entre les riches et les pauvres augmente de plus en plus. Le gouvernement conservateur, tout comme le gouvernement libéral précédent, reste immobile.

Un rapport publié aujourd'hui démontre que les revenus des gens ordinaires font du sur-place. Selon ce rapport, la plupart des Canadiens ne bénéficient pas de la croissance économique qu'ils aident à créer.

Le premier ministre se rendra-t-il compte que les mesures qu'il met de l'avant n'ont pas du tout contribué à diminuer cet écart croissant?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, la réponse est oui.

[Traduction]

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, voilà une réponse intéressante. Apparemment, le premier ministre ne se préoccupe pas du fait que l'écart sur le plan de la prospérité se creuse au Canada au moment même où il est à la tête du pays. Il lui semble tout à fait normal que les riches s'enrichissent alors que les Canadiens de classe moyenne triment dur et travaillent de plus longues heures sans obtenir une part accrue de l'économie qu'ils contribuent à édifier.

Au lieu de répondre avec une telle désinvolture à la Chambre des communes, pourquoi ne change-t-il pas son fusil d'épaule en présentant un budget qui favorise vraiment les familles des travailleurs canadiens de classe moyenne, leurs enfants et les aînés, un budget qui réponde également aux besoins des collectivités?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, le leader du Nouveau Parti démocratique nous a demandé si nous ferions quelque chose pour aggraver davantage l'écart de revenu au Canada. Il va sans dire que non et que nous allons continuer à présenter des politiques favorisant surtout les Canadiens qui travaillent dur et leurs familles. C'est ce que le ministre des Finances a fait l'an dernier et c'est encore ce que nous attendons de lui cette année.

* * *

● (1430)

[Français]

LES PROGRAMMES GOUVERNEMENTAUX

L'hon. Lucienne Robillard (Westmount—Ville-Marie, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement conservateur essaie d'imposer son idéologie dans la vie de chaque Canadien. Les actions du gouvernement sont basées sur la croyance que toute personne dans la société doit se débrouiller seule. Rien n'est plus faux. Qu'on pense à une personne handicapée, à une personne qui couche dans la rue ou à une personne qui ne sait pas lire ou écrire.

Pourquoi le premier ministre a-t-il fait le choix de couper les services aux personnes les plus vulnérables de notre société alors qu'il nage dans un surplus? Pourquoi n'aide-t-il pas tous les Canadiens à réussir dans la vie?

[Traduction]

L'hon. Monte Solberg (ministre des Ressources humaines et du Développement social, PCC): Monsieur le Président, la députée a tout simplement tort. Le premier ministre et son gouvernement ont offert toute une panoplie de services aux Canadiens qui se trouvent au bas de l'échelle des revenus. La Prestation universelle pour la garde d'enfants en est un exemple. Chaque mois, 1,4 million de familles reçoivent un chèque qui bénéficie à 1,9 million d'enfants. De plus, nous avons réduit la TPS. Nous avons également offert aux étudiants un crédit d'impôt pour les manuels scolaires. Et nous avons pris encore bien d'autres mesures. Nous agissons alors que le gouvernement précédent ne s'est pas acquitté de sa tâche.

[Français]

L'hon. Lucienne Robillard (Westmount—Ville-Marie, Lib.): Monsieur le Président, l'idéologie néo-conservatrice qui guide ce gouvernement n'aide en rien plusieurs citoyens qui sont dans le besoin. Il est faux de prétendre que toute personne a la capacité de se développer sans l'aide de la communauté.

Questions orales

Pourquoi couper l'appui à l'action bénévole, l'accès à un logement abordable ou le Programme de contestation judiciaire? Pourquoi ces coupures systématiques dans les programmes sociaux qui permettent l'égalité des chances pour tous? Pourquoi le premier ministre ne comprend-il pas que le gouvernement a un rôle à jouer dans la vie des Canadiens?

[Traduction]

L'hon. Monte Solberg (ministre des Ressources humaines et du Développement social, PCC): Monsieur le Président, c'est un peu fort de la part de la députée. Après tout, c'est le gouvernement précédent qui a ciblé les Canadiens les plus vulnérables de la société lorsqu'il a mis en oeuvre des compressions de dépenses de 25 milliards de dollars dans le filet de sécurité sociale. Parallèlement, les libéraux ont maintenu le financement pour les subventions et les contributions qui ont été accordées à leurs amis. Or, c'est cette source de financement qui a donné lieu au scandale des commandites. La députée devrait avoir honte de poser une telle question.

* * *

LES ENFANTS

Mme Bonnie Brown (Oakville, Lib.): Monsieur le Président, l'idéologie de droite du gouvernement vise encore une fois les enfants. Quelque 3,5 milliards de dollars destinés à l'éducation préscolaire et à la garde d'enfants ont déjà été supprimés. Nous apprenons maintenant que le ministère de la Santé a dans sa mire les deux programmes qui sont consacrés aux enfants d'âge préscolaire les plus vulnérables du Canada, à savoir le Programme d'aide préscolaire aux Autochtones et le Programme d'action communautaire pour les enfants.

Comment le gouvernement, qui a hérité d'une économie en plein essor et d'excédents de milliards de dollars, justifie-t-il le fait de cibler les enfants dans ses réductions de dépenses en matière de santé?

L'hon. Tony Clement (ministre de la Santé et ministre de l'initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, je peux certes assurer à la Chambre que les faits avancés par la députée, ses données et ses affirmations sont complètement erronés. Nous appuyons le financement destiné aux enfants. Nous nous préoccupons, en particulier, des enfants à risque des collectivités inuites et autochtones.

Tout ce que je puis dire, c'est qu'après les compressions de 25 milliards de dollars que les libéraux ont apportées aux services sociaux, les provinces ont plus de difficulté à résoudre les problèmes liés aux services sociaux. Les collectivités des Premières nations éprouvent plus de difficulté. C'est à cause des libéraux. Notre bilan laisse entrevoir un avenir considérablement meilleur pour les Canadiens.

Mme Bonnie Brown (Oakville, Lib.): Monsieur le Président, ces compressions ont été faites à cause du déficit de 42 milliards de dollars que nous a légué le Parti conservateur.

Nous savons que le ministre des Finances a la réputation de réduire le financement des programmes sociaux. Il l'a fait allègrement en Ontario. Comment expliquera-t-il aux parents qui envoient leurs enfants dans les 590 établissements qui offrent des programmes aux enfants d'âge préscolaire vulnérables que ces programmes n'existent plus?

Au lieu de s'en prendre encore aux enfants, pourquoi le ministre ne fait-il pas volte-face et n'investit-il pas dans les enfants dans le prochain budget?

L'hon. Tony Clement (ministre de la Santé et ministre de l'initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, la question est fondée sur des prémisses tout à fait erronées. Le gouvernement soutient les services fournis aux enfants. Nous l'avons fait dans notre politique fiscale. Nous l'avons fait dans nos dépenses sociales. Nous l'avons fait dans notre politique concernant les Premières nations et les Inuits. Le bilan du gouvernement est là pour le prouver.

Quant aux libéraux, à quoi se résume leur bilan: des compressions et des faveurs accordées à leurs amis, mais rien en ce qui concerne la prestation de services sociaux aux Canadiens moyens ou à risque. Voilà à quoi se résume leur bilan.

* * *

[Français]

LA CITOYENNETÉ ET L'IMMIGRATION

Mme Meili Faille (Vaudreuil-Soulanges, BQ): Monsieur le Président, M. Nick Summers, un des membres démissionnaires du comité de sélection des commissaires à l'immigration, a déclaré:

Nous nous sommes fait dire par des gens au gouvernement que le ministre n'aimait pas la constitution de notre comité et que nous ne lui soumettions pas les noms qu'il voulait voir.

Comment le gouvernement peut-il expliquer son désir de revenir aux nominations de gens qui pensent comme lui plutôt que de baser ces nominations sur la compétence tout simplement?

● (1435)

L'hon. Diane Finley (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, PCC): Monsieur le Président, les Canadiens nous ont élus pour mettre fin à la culture du « tout m'est dû ». C'est exactement ce que nous allons faire.

De ce fait, j'annonce aujourd'hui la nomination de Brian Goodman à titre de président non partisan par intérim de la CISR. J'attends avec intérêt de pouvoir travailler avec lui pour nous assurer que toutes les nominations futures seront basées sur le mérite et que le système soit toujours transparent et plus responsable.

Mme Meili Faille (Vaudreuil-Soulanges, BQ): Monsieur le Président, le gouvernement peut bien affirmer ne pas vouloir nommer comme commissaire à l'immigration des gens qui partagent son idéologie, mais les chiffres parlent d'eux-mêmes.

Comment le gouvernement explique-t-il qu'il refuse de procéder aux nominations de nouveaux commissaires, malgré que le comité de sélection lui ait fait des dizaines de recommandations et que 52 postes sur les 156 sont encore vacants?

L'hon. Diane Finley (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, PCC): Monsieur le Président, ce gouvernement n'a pas l'intention de poursuivre un processus déficient. Le nouveau système de nomination basé sur le mérite sera plus efficace, plus efficient, plus transparent et plus responsable.

Qu'est-ce qu'a l'opposition contre un système de nomination basé sur le mérite et une plus grande responsabilité?

*Questions orales***LA SANTÉ**

Mme Christiane Gagnon (Québec, BQ): Monsieur le Président, la nature idéologique du virage que ce gouvernement veut nous faire prendre commence à prendre forme. On noyauté les comités de sélection des juges, on change le processus de nomination des commissaires à l'immigration et on cherche aussi à contrôler l'organisme Procréation assistée Canada en y nommant, entre autres, des opposants affichés au droit à l'avortement.

Comment le ministre de la Santé peut-il expliquer qu'on ne retrouve aucun spécialiste des cellules embryonnaires et des traitements de fertilité à Procréation assistée Canada, mais qu'on y retrouve des militants « provie » avoués?

L'hon. Tony Clement (ministre de la Santé et ministre de l'initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, pour ce qui est de la composition de cette commission, ce qui est clair, c'est qu'il est important d'avoir tous les divers avis qui représentent les Canadiens et Canadiennes. Les gens ont des compétences diverses pour traiter les enjeux complexes. La commission peut consulter qui elle veut pour l'aider dans ses recherches et ses responsabilités.

Mme Christiane Gagnon (Québec, BQ): Monsieur le Président, comment le ministre de la Santé pense-t-il que les administrateurs de Procréation assistée à Santé Canada pourront s'acquitter de leurs tâches si leur nomination est faite en fonction d'abord de leur position antiavortement plutôt que de leur expertise scientifique en matière de procréation assistée? Encore là, le gouvernement s'entoure de gens qui pensent comme lui.

L'hon. Tony Clement (ministre de la Santé et ministre de l'initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, c'est tout à fait faux. Je suis confiant quant à la compétence de tous les personnes de cette commission. Je peux dire qu'il y a dans cette commission beaucoup d'avis divers. Je peux dire aussi que, bien sûr, il y a plus d'actions avec cette commission que lors de l'ancien gouvernement. Maintenant, il y a plus de direction et plus de protection pour les femmes dans les circonstances.

* * *

[Traduction]

LA DÉFENSE NATIONALE

L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.): Monsieur le Président, dans un article récent du magazine *FrontLine*, Ken Rowe, P-DG de la société IMP Aerospace, a déclaré que le secteur industriel canadien était mis en péril par la stratégie d'achat de matériel de défense du gouvernement. Il a déclaré que, en plus de menacer des milliers d'emplois au Canada, cela posait un risque accru pour la souveraineté et la sécurité du Canada.

Si nous investissons dans la défense, c'est pour renforcer notre souveraineté. Comment se fait-il donc que la stratégie d'achat de matériel de défense du gouvernement affaiblit la souveraineté du Canada?

L'hon. Maxime Bernier (ministre de l'Industrie, PCC): Monsieur le Président, je suis quelque peu étonné de voir le Parti libéral nous attaquer sur l'achat de matériel de défense.

En décembre 2000, lorsque le gouvernement libéral précédent a signé un contrat avec Boeing pour le CF-18, il n'a demandé que 17 p. 100 de retombées. Nous demandons 100 p. 100 de retombées pour l'industrie canadienne.

Encore une fois, les libéraux ont failli à la tâche. Nous obtenons des résultats là où les libéraux n'ont pas su le faire.

• (1440)

L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.): Monsieur le Président, ce sont des Canadiens qui ont fourni le soutien en service pour ce contrat, contrairement à ce qui est prévu pour ce nouveau contrat avec Boeing, où ce sont des Américains qui vont assurer l'entretien.

Selon le règlement américain ITAR, tout Canadien ayant la double citoyenneté avec l'un ou l'autre des 25 pays qui figurent sur la liste ITAR ne peut travailler pour le contrat avec Boeing. Les Canadiens d'origine chinoise, les Canadiens d'origine haïtienne, les Canadiens d'origine soudanaise, rwandaise et vietnamienne sont donc priés de s'abstenir.

Le gouvernement peut-il expliquer à ces Canadiens pourquoi l'argent de leurs impôts sert à acheter des aéronefs sans qu'ils ne puissent travailler à leur production?

L'hon. Peter MacKay (ministre des Affaires étrangères et ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, PCC): Monsieur le Président, je constate avec intérêt que le député défend sa région.

Pour ce qui est du règlement ITAR, nous avons agi très rapidement. Nous avons soumis cette question au plus haut palier du gouvernement des États-Unis. Nous continuons de mener des négociations, y compris dans le cadre d'un groupe de travail qui a été créé ici à Ottawa.

Cependant, puisque le député parle de protéger sa propre région, je voudrais lui rappeler ce qu'il a dit à ce sujet: « Je suis un député de l'Atlantique qui a le courage de dire que l'APECA ne donne pas les résultats souhaités pour l'Atlantique. »

Il veut se débarrasser de l'APECA et la remplacer par une réforme fiscale d'envergure pour l'Atlantique. Ce député veut se débarrasser du développement régional. Il n'a aucune crédibilité dans ce parti, pas plus qu'il n'en avait dans le nôtre.

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Monsieur le Président, puisqu'il est question d'absence de crédibilité, ils ne font rien à propos de l'ITAR. Cela ne fait aucun doute.

[Français]

Il semble...

Des voix: Oh, oh!

[Traduction]

Le Président: À l'ordre. Nous sommes passés à la question suivante. L'agitation semble régner un peu partout à la Chambre aujourd'hui et elle ne semble pas vouloir cesser. Nous aimerions qu'il y ait un peu moins de bruit.

[Français]

L'honorable député de Bourassa a une bonne voix, mais il faut avoir un peu de silence à la Chambre pour que tout le monde puisse l'entendre. Il a la parole maintenant.

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le Président, il semble de plus en plus évident que le ministre de l'Industrie, employé du mois chez Boeing, ait plusieurs façons de voir sa description de tâches.

Lui qui se targue de ne pas intervenir dans ses dossiers parce qu'il considère cela comme du patronage et de l'ingérence politique, peut-il nous expliquer la coïncidence entre le contrat que CAE va recevoir pour l'entraînement des équipages des futurs Hercules et Chinook, et M. Derek Burney, qui fut le chef de cabinet de Brian Mulroney, P-DG. de CAE de 1999 à 2004 et qui fut à la tête du comité de transition de l'actuel premier ministre...

Le Président: L'honorable ministre de l'Industrie a la parole.

L'hon. Maxime Bernier (ministre de l'Industrie, PCC): Monsieur le Président, je suis surpris encore une fois de l'intérêt soudain de mon collègue de Bourassa quand on parle de retombées économiques au Canada suite aux contrats militaires. Lorsqu'il était à la table du Conseil des ministres, la première chose qu'il a faite, c'est d'annuler le contrat octroyé par l'ancien gouvernement de Brian Mulroney pour l'acquisition d'hélicoptères pour remplacer les vieux Sea King. C'est la première chose qu'il a faite.

Quelles ont été les répercussions de ses gestes? Zéro bénéfice pour le Canada, une perte de 3,8 milliards de dollars en retombées économiques et 570 millions de dollars de pénalités.

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Monsieur le Président, je souhaite un prompt rétablissement au ministre de l'Industrie parce que de la façon dont il négocie, je sais qu'il a un mal de genoux chronique.

Le ministre de la Défense nationale a déjà avoué avoir rencontré comme lobbyiste un officier de son ministère pour vanter les vertus des camions Stewart & Stevenson. Ironie du sort: savez-vous qui approuve en dernier lieu les exigences techniques des équipements militaires en vue des achats? Le ministre de la Défense nationale, lui-même.

Le ministre lobbyiste peut-il nous donner le nom de l'officier qu'il a rencontré pour vendre ses camions? Pourquoi le ministre ne s'est-il pas retiré du dossier? Veut-il s'assurer que ses anciens clients aient le contrat?

[Traduction]

L'hon. Gordon O'Connor (ministre de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, le député de Bourassa est toujours à la recherche d'un scandale. Il devrait peut-être se regarder dans le miroir ou, peut-être, consulter le rapport Gomery, dans lequel il est nommé. Il se régale dans les eaux troubles, toujours à la recherche d'un scandale. Il n'y a pas de scandale dans ce dossier.

* * *

• (1445)

L'ENVIRONNEMENT

M. Harold Albrecht (Kitchener—Conestoga, PCC): Monsieur le Président, on peut lire dans le *Globe and Mail* que le porte-parole libéral en matière d'environnement fait l'éloge d'une taxe sur le carbone qui coûterait 100 milliards de dollars aux familles canadiennes. Or, le chef du Parti libéral a déclaré qu'il s'opposait à l'instauration d'une taxe sur le carbone. Les libéraux changent constamment d'idée.

Le ministre de l'Environnement pourrait-il dire à la Chambre s'il croit que forcer les familles canadiennes à payer 100 milliards de dollars de plus en impôt constitue une bonne politique?

L'hon. John Baird (ministre de l'Environnement, PCC): Non, monsieur le Président.

Le chef du Parti libéral a dit qu'il s'opposait à l'instauration d'une taxe sur le carbone. Le chef adjoint du Parti libéral a dit qu'il était en

Questions orales

faveur d'une taxe sur le carbone. Puis, le chef du Parti libéral a dit qu'il rejetait l'idée d'une taxe sur le carbone.

Nous apprenons maintenant qu'un débat fait rage au sein du caucus libéral au sujet de l'imposition d'une taxe astronomique sur le carbone aux familles canadiennes. Que ce soit très clair, seuls le Parti conservateur et le premier ministre peuvent empêcher cette augmentation d'impôt monstre.

* * *

LA COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ

M. Alex Atamanenko (Colombie-Britannique-Southern Interior, NPd): Monsieur le Président, les représentants de Real Voice for Choice sont venus à Ottawa cette semaine pour parler au nom de 70 p. 100 des producteurs céréaliers de l'Ouest, qui appuient le guichet unique de la Commission canadienne du blé.

Le ministre refuse de les rencontrer en personne. Par ailleurs, le ministre prétend que la Commission canadienne du blé vend des céréales bon marché à l'Algérie. Le ministre connaît les chiffres de vente réels — qu'il ne devrait pas révéler — mais si ses déclarations ne sont pas conformes aux chiffres de vente réels et ne correspondent pas à la vérité, s'excusera-t-il auprès des fermiers de cette calomnie? Le ministre s'engagera-t-il à rencontrer les représentants de Real Voice for Choice pour qu'ils puissent lui faire part de leurs préoccupations?

L'hon. Chuck Strahl (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et ministre de la Commission canadienne du blé, PCC): Monsieur le Président, j'ai entendu parler du groupe real voice for change. Il y a eu une rencontre l'autre jour. Je pense qu'il y avait une trentaine de personnes. L'événement était tout à fait dénué d'esprit de parti. David Orchard a présenté le chef de l'opposition, et les choses sont parties de là.

* * *

L'AFGHANISTAN

Mme Dawn Black (New Westminster—Coquitlam, NPd): Monsieur le Président, on apprenait hier que le brigadier-général Tim Grant avait signé une nouvelle entente sur le traitement des prisonniers en Afghanistan. L'entente stipulerait que la commission indépendante des droits de la personne de l'Afghanistan participera à la surveillance du respect des droits des détenus.

J'ai demandé une nouvelle entente concernant les détenus le premier jour de la présente législature, car l'entente existante ne respectait pas les obligations canadiennes en matière de droits de la personne.

Le ministre déposera-t-il ce nouveau document à la Chambre avant le congé de mars? Quand communiquera-t-il les détails de cette nouvelle entente aux Canadiens?

L'hon. Gordon O'Connor (ministre de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, la députée semble s'indigner de ce que nous ayons demandé à ce groupe de défense des droits de la personne de surveiller le traitement des prisonniers. Quoi qu'il en soit, je déposerai une copie du document dès que je le recevrai.

*Questions orales***LES FIDUCIES DE REVENU**

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Monsieur le Président, le ministre des Finances a un trou de 25 milliards de dollars dans son budget. En effet, des milliers de Canadiens ordinaires, des Canadiens qui travaillent dur, ont été dévastés par l'attitude du ministre à l'égard des fiducies de revenu, qui rappelle celle d'un éléphant dans un magasin de porcelaine.

Avant qu'il ne soit trop tard, dans son budget, le ministre des Finances se conformera-t-il aux recommandations du Comité des finances et corrigera-t-il tout le tort fait à ces Canadiens, en leur rendant leur argent durement gagné?

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, nous n'augmenterons pas de 20 milliards de dollars les impôts des Canadiens, comme l'a suggéré le porte-parole du parti d'en face en matière d'environnement. Cela se traduirait par une augmentation d'impôt de 20 p. 100 pour les familles de travailleurs du Canada, soit l'équivalent d'une hausse de quatre points de pourcentage de la TPS. Pour aller chercher 20 milliards de dollars supplémentaires, les libéraux porteraient sans doute la TPS à 10 p. 100.

Nous avons opté pour une autre solution. Dans le budget de 2006, nous avons réduit les impôts de 20 milliards de dollars sur deux ans, et prévu ainsi l'une des plus importantes réductions d'impôt de l'histoire du pays.

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Monsieur le Président, je pense que l'éléphant est encore déchaîné. C'est fabuleux. Nous avons droit à une mesure législative, mais à aucune indemnisation. C'est typique d'un gouvernement tyrannique, d'un premier ministre tyrannique et d'un ministre des Finances tyrannique. Plutôt que d'être délicats et prudents, ils renversent tout sur leur passage.

Le ministre des Finances aidera-t-il ces citoyens lésés et leur offrira-t-il une indemnisation dans le budget?

• (1450)

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, ce sont là des énormités. Nous avons pris des mesures concrètes pour réduire les impôts dans le budget de 2006. Nous avons diminué la TPS d'un point de pourcentage. En soi, c'est une réduction d'impôt de 5 milliards de dollars, une réduction d'impôt permanente et récurrente, d'année en année, pour les Canadiens. Nous avons également rayé du rôle d'imposition fédéral plus de 650 000 travailleurs canadiens. Il s'agit d'une réduction d'impôt concrète pour ces Canadiens. Ils seront totalement exonérés d'impôt.

* * *

[Français]

LES LANGUES OFFICIELLES

M. Pablo Rodriguez (Honoré-Mercier, Lib.): Monsieur le Président, un rapport du Sénat nous avertit que les Jeux olympiques risquent d'être un embarras pour le Canada au regard de l'usage du français. Le commissaire aux langues officielles nous indique que le CRTC ne remplit pas ses obligations vis-à-vis des langues officielles, et le ministre de la Défense nationale ne croit même pas au bilinguisme au sein des forces armées.

Quand ce gouvernement se rendra-t-il compte qu'au Canada, chez nous, il y a deux langues officielles — pas une, mais deux, et je peux même les nommer si la ministre le veut?

L'hon. Josée Verner (ministre de la Coopération internationale et ministre de la Francophonie et des Langues officielles,

PCC): Monsieur le Président, notre gouvernement est fermement engagé à faire la promotion de la dualité linguistique au pays, que ce soit par l'intermédiaire du modèle de transformation mis en avant par mon collègue le ministre de la Défense nationale, que ce soit lors des Jeux olympiques de 2010.

Cela dit, comment le député peut-il expliquer une coupe de 100 millions de dollars dans le budget des langues officielles, lorsque les libéraux étaient au pouvoir?

M. Pablo Rodriguez (Honoré-Mercier, Lib.): Monsieur le Président, comment peut-elle expliquer les coupes sauvages aux langues officielles en ce qui concerne le Programme de contestation judiciaire?

Le commissaire aux langues officielles « trouve difficile de concilier la volonté de la ministre et les gestes du gouvernement dont elle fait partie ».

En d'autres mots, la ministre dit une chose, et son gouvernement en fait une autre. Elle parle de dualité linguistique, mais son collègue le ministre de la Défense nationale abandonne les francophones dans les forces armées. Elle dit vouloir appuyer les communautés, mais son premier ministre annule le Programme de contestation judiciaire.

Comment se sent la ministre, sachant qu'elle n'a aucune crédibilité, aucun pouvoir et aucune autorité dans son propre dossier?

L'hon. Josée Verner (ministre de la Coopération internationale et ministre de la Francophonie et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, c'est près de 1 milliard de dollars d'ententes que nous avons signées avec les territoires et les provinces: autant d'ententes en matière de services pour les communautés minoritaires du pays, autant d'ententes avec les communautés également pour leur permettre de promouvoir leurs activités.

Nous sommes engagés envers les langues officielles. Nous avons appuyé le projet de loi S-3, et je suis convaincue que mes collègues vont pouvoir s'acquitter de leurs responsabilités en matière de langues officielles.

* * *

LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, le ministre des Transports est en train de mettre en place un système de sécurité aérienne qui fera en sorte que les compagnies aériennes s'inspecteront elles-mêmes.

Comment le ministre peut-il dire que son approche n'affectera pas la sécurité alors que les compagnies aériennes détermineront elles-mêmes ce qu'elles ne font pas correctement et s'imposeront elles-mêmes des obligations de changement de leur façon de faire?

L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, j'ai eu l'occasion d'expliquer à mon honorable collègue que les changements qui sont proposés amélioreront effectivement le système d'aviation et la sécurité à travers le pays.

Le système en place est un ajout, un parapluie, qui vient ajouter au système déjà existant. D'abord, il faut comprendre que nous n'avons pas réduit le nombre d'inspecteurs. Au contraire, nous l'avons augmenté. Nous avons aussi constaté qu'il y a une diminution des accidents.

Questions orales

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, après le témoignage du président de l'Association des pilotes fédéraux, c'est au tour de l'ancien commissaire de la sécurité aérienne, M. Moshansky, de sonner l'alarme.

Dans son témoignage livré hier devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, il a soutenu que Transports Canada s'apprête non seulement à réduire l'actuel système d'inspection, mais travaille activement à le détruire.

Le ministre comprendra-t-il que moins d'inspections ne se traduit pas par plus de sécurité, mais, au contraire, par plus de risques de catastrophes?

L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, j'ai eu l'occasion de revoir et d'écouter les délibérations tenues hier par les parlementaires. Le témoignage de cet expert est on ne peut plus clair. Il a indiqué que le système qui est proposé, que le système qui est en place, vient améliorer la sécurité au niveau du transport. Quant à moi, la sécurité est la chose la plus importante. Nous allons continuer dans ce sens.

* * *

● (1455)

[Traduction]

L'ENVIRONNEMENT

Mme Nancy Karetak-Lindell (Nunavut, Lib.): Monsieur le Président, c'est aujourd'hui le début de l'Année polaire internationale. Grâce au budget libéral de 2005, 150 millions de dollars sont réservés cette année à des projets canadiens de recherche dans le Nord. De leur côté, les conservateurs n'ont rien fait. Ils ont abandonné les régions polaires du Canada. Ils ont éliminé le poste d'ambassadeur aux affaires circumpolaires. Ils n'ont pas investi dans des brise-glaces et dans un port en eau profonde, malgré les promesses.

Maintenant que le réchauffement planétaire fait du tort au Grand Nord, pourquoi les Canadiens devraient-ils croire que le gouvernement aidera les habitants du Nord?

L'hon. Jim Prentice (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, PCC): Monsieur le Président, je remercie la députée d'avoir attiré l'attention des Canadiens sur le début de l'Année polaire internationale et sur l'initiative gouvernementale qui permettra l'investissement de 150 millions de dollars de fonds fédéraux dans 44 projets de recherche canadiens. Deux priorités ont été établies: d'une part, les changements climatiques et, d'autre part, l'état de santé des collectivités autochtones du Nord, qu'il faudrait améliorer et protéger.

Le gouvernement veillera à ce que les choses se fassent. Nous irons de l'avant comme jamais le précédent gouvernement libéral ne l'a fait.

* * *

LES FORCES CANADIENNES

M. Rick Dykstra (St. Catharines, PCC): Monsieur le Président, en 1998, le Comité de la défense nationale de la Chambre des communes a demandé au gouvernement d'élaborer un régime de pension pour la Force de réserve du Canada. Neuf ans plus tard, les réservistes attendent toujours.

La Force de réserve du Canada est le dernier secteur d'envergure de la fonction publique qui n'a pas de régime de pension. La réserve est un élément essentiel de notre équipe de défense. Le régiment Lincoln-Welland, basé dans ma circonscription, ainsi que les réservistes partout au pays, méritent un régime de pension.

Que fait le ministre de la Défense nationale et qu'a-t-il fait pour redresser cette injustice?

L'hon. Gordon O'Connor (ministre de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, les réservistes du Canada font un travail exemplaire autant ici qu'à l'étranger. Nous sommes particulièrement fiers de leur travail exceptionnel en Afghanistan.

C'est avec grand plaisir que j'annonce aujourd'hui que le gouvernement conservateur prend une mesure de plus pour nos hommes et nos femmes en uniforme. À partir d'aujourd'hui, 1^{er} mars, les réservistes ont un régime de pension. Plus de 21 000 membres de la Force de réserve auront maintenant droit à une pension. Ce changement améliorera la qualité de vie de nos réservistes, encouragera les gens à se joindre aux Forces canadiennes et ceux qui en sont déjà membres à y rester.

* * *

LES PASSEPORTS

M. Tony Martin (Sault Ste. Marie, NPD): Monsieur le Président, le congé du mois de mars commence dans un peu plus d'une semaine. Aujourd'hui, il y a trois employés de mon bureau qui s'affairent à traiter exclusivement des demandes de passeports, et c'est la même chose dans bien d'autres bureaux. Les services de passeports sont en crise, une crise qui s'est amplifiée depuis le début du mois de janvier.

Nous savons que 500 nouveaux employés ont été embauchés et que le personnel de Passeport Canada travaille d'arrache-pied, mais la situation ne s'améliore pas. Les citoyens sont furieux. Nos bureaux ne sont pas des bureaux de passeports.

Que fait le ministre pour corriger la situation?

L'hon. Peter MacKay (ministre des Affaires étrangères et ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, PCC): Monsieur le Président, le député a déjà mentionné en partie ce que nous faisons. Nous embauchons davantage d'employés de soutien et d'agents pour garantir la sécurité et l'intégrité de ces importants documents. Comme le député le sait et l'a souligné, les fonctionnaires travaillent très fort. La fin de semaine dernière, nous avons donné un grand coup pour tenter de traiter une partie de l'arriéré. Et nous ferons de même cette fin de semaine.

Nous continuons de tout faire pour réduire les périodes d'attente. Nous ouvrons d'autres bureaux de Service Canada pour recevoir les documents de passeports. Nous travaillons très fort pour atténuer les effets de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental.

M. Tony Martin (Sault Ste. Marie, NPD): Monsieur le Président, la situation ne fera qu'empirer lorsque la partie de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental qui a trait aux déplacements par voie terrestre entrera en vigueur en janvier prochain. Les régions nordiques, rurales et éloignées du Canada souffrent le plus de cette situation, puisque les gens doivent conduire de 10 à 20 heures et payer une chambre d'hôtel pour avoir accès aux services de passeports.

Travaux de la Chambre

Le ministre ouvrira-t-il davantage de bureaux de passeports? Par exemple, il n'y en a aucun dans le Nord-Est de l'Ontario. Le ministre pourrait ouvrir un bureau à Sault Ste. Marie, une collectivité frontalière qui compte plus d'un quart de million d'habitants à trois heures de voiture à la ronde.

Les services de passeports sont des services gouvernementaux pour lesquels les gens payent très cher. L'ouverture de nouveaux bureaux de passeports pourrait aider à réparer ce gâchis.

L'hon. Peter MacKay (ministre des Affaires étrangères et ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, PCC): Monsieur le Président, comme le député le sait, le coût des passeports est demeuré le même. En fait, les passeports fonctionnent selon le système du recouvrement des coûts.

Nous étudions toutes les possibilités pour rendre plus efficace le traitement des demandes de passeports. Nous ne sacrifierons pas la sécurité de ces documents, qui sont très recherchés par les terroristes du monde entier et les autres personnes qui voudraient les utiliser à des fins répréhensibles. Nous ne sacrifierons pas la sécurité au profit de la rapidité.

Ceci dit, nous continuerons à envisager toutes les options, y compris l'ouverture de nouveaux bureaux, l'adoption de nouvelles technologies et le recours à de nouveaux moyens pour recevoir l'information. Je salue les efforts de Passeport Canada à cet effet.

* * *

● (1500)

LE MULTICULTURALISME

M. Borys Wrzesnewskij (Étobicoke-Centre, Lib.): Monsieur le Président, le 24 août 2005, le gouvernement libéral a conclu une entente historique de 12,5 millions de dollars avec la communauté ukrainienne du Canada aux fins de la reconnaissance, de la commémoration et de la sensibilisation des Canadiens à l'épisode sombre des camps d'internement où ont séjourné des Canadiens d'origine ukrainienne. La Fondation Shevchenko était censée administrer le programme.

Le gouvernement conservateur a, de façon scandaleuse, annulé l'entente, laissant tomber la Fondation Shevchenko. Le gouvernement annoncera-t-il le rétablissement de cette initiative libérale dans son budget, avant que Mary Haskett, la seule survivante des camps d'internement, ne décède?

L'hon. Jason Kenney (secrétaire d'État (Multiculturalisme et Identité canadienne), PCC): Monsieur le Président, notre gouvernement n'a rien fait de tel. Nous continuerons de reconnaître l'injustice que constituent les mesures d'internement qui étaient en place pendant la Première Guerre mondiale.

Le député devrait s'excuser auprès de la communauté. Nous étions tous les deux présents à une activité organisée par la communauté ukrainienne la semaine dernière à Toronto. À un moment, le député, s'est levé et a déclaré que les libéraux avait « budgété » 12,5 millions de dollars pour dédommager la communauté ukrainienne à cause des internements. C'est, de toute évidence, une fausseté, et je pense qu'il le sait très bien.

* * *

LE SOUDAN

M. James Lunney (Nanaimo—Alberni, PCC): Monsieur le Président, dans son dernier rapport au Conseil de sécurité sur le Darfour, le secrétaire général des Nations Unies a rappelé que la violence toujours croissante dépassait la capacité de la mission de l'Union africaine au Soudan. Le Canada a joué un rôle de chef de file

par son soutien à l'AMIS, mais il est maintenant évident que cette mission manque désespérément d'argent et de matériel.

Qu'en est-il du soutien du Canada à cette mission? Le ministre des Affaires étrangères peut-il dire à la Chambre ce que fait notre gouvernement pour que la mission de maintien de la paix de l'Union africaine au Darfour soit mieux équipée pour protéger la population en danger?

L'hon. Peter MacKay (ministre des Affaires étrangères et ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, PCC): Monsieur le Président, je remercie le député de l'intérêt constant qu'il porte à ces difficultés qui frappent le Soudan et le Darfour. Je suis heureux de lui dire que le Canada appuie toujours la mission de l'Union africaine au Soudan et ses efforts pour promouvoir le cessez-le-feu et protéger les civils. En fait, à cette fin, le Canada a engagé 48 millions de dollars pour assurer le maintien de notre soutien essentiel à cette mission jusqu'à la fin du mandat actuel de l'AMIS, le 30 juin 2007.

Comme le député le sait, nous comptons parmi les plus importants donateurs. Ma collègue chargée du développement international a annoncé, pas plus tard que la semaine dernière, un engagement supplémentaire de 13 millions de dollars. Nous constituons l'un des principaux appuis à la mission de l'Union africaine au Soudan. Nous avons aussi fourni à l'Union africaine 25 hélicoptères loués, deux avions et de l'argent pour payer le carburant nécessaire à ce soutien aérien indispensable.

Le Canada continue d'appuyer fermement cette mission. Pouvons-nous faire davantage? Oui, et nous le ferons.

* * *

[Français]

LE GHANA

Le Président: Comme nous le rappelait l'honorable député d'Ottawa—Vanier, aujourd'hui marque le 50^e anniversaire de l'indépendance du Ghana.

[Traduction]

Je veux rappeler aux députés que nous sommes maintenant tous invités à nous joindre aux membres de l'Association parlementaire Canada-Afrique, à la salle 216, où se tient une réception pour célébrer le 50^e anniversaire de l'indépendance du Ghana.

* * *

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.): Monsieur le Président, si possible, j'aimerais que le leader du gouvernement à la Chambre nous répète quels seront les travaux pour le reste de la journée et pour demain.

Comme la Chambre ne siégera pas la semaine prochaine ni la semaine suivante, comme le prévoit le calendrier parlementaire, je me demande si le leader du gouvernement pourrait aussi nous dire quelles sont ses intentions pour la semaine qui suivra la relâche, et préciser quels seront les jours désignés pour le débat sur le budget, à quelle heure exactement auront lieu les votes sur le budget et quel jour il désignera comme étant la dernière journée de l'opposition avant la date limite du 26 mars.

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, aujourd'hui, nous poursuivons le débat sur la motion de l'opposition présentée par le Bloc.

Demain, j'espère que nous pourrons commencer et conclure le débat à l'étape de la troisième lecture du projet de loi C-36, qui porte sur le Régime de pensions du Canada et la Sécurité de la vieillesse.

Bien évidemment, la semaine prochaine et la semaine suivante, les députés travailleront dans leur circonscription pendant l'ajournement de la Chambre.

Au retour, le lundi 19 mars, j'ai l'intention de mettre à l'étude, à l'étape du rapport, le projet de loi C-10, qui porte sur les peines minimales obligatoires et qui fait partie de notre plan pour rendre nos collectivités plus sûres; le projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur la mise en quarantaine; le projet de loi S-3, qui porte sur la défense; et le projet de loi C-33, sur l'impôt sur le revenu.

À 16 heures le lundi 19 mars, le ministre des Finances présentera le budget, comme il en a déjà avisé la Chambre. Le mardi 20 mars, on commencera le débat sur le budget, qui se poursuivra mercredi.

J'ai demandé que le jeudi 22 mars soit le dernier jour désigné, ce qui pourrait changer si besoin est, vu que nous sommes à trois semaines de cette date.

* * *

● (1505)

RECOURS AU RÈGLEMENT

LE COMITÉ PERMANENT DE L'INDUSTRIE, DES SCIENCES ET DE LA TECHNOLOGIE

M. James Rajotte (Edmonton—Leduc, PCC): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement pour vous demander de vous prononcer sur une décision prise hier par le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie.

Je voudrais dire dès le départ, monsieur le Président, que je remets en question cette décision pour clarifier les règles s'appliquant aux comités, surtout quand elles concernent un vote tenu à la Chambre.

Je tiens à reconnaître que tous les membres du comité ainsi que le greffier ont, à mon avis, agi hier d'une manière appropriée. Je ne cherche en aucune façon à contester ce qu'ils ont fait. Le greffier du comité s'est montré très serviable.

Je crois cependant que certaines règles doivent être éclaircies. Vous pouvez nous aider en les précisant.

La décision prise hier par le comité mettait en cause la suprématie de la Chambre et m'a imposé, ainsi qu'à d'autres membres, de choisir entre la représentation de mes électeurs à la Chambre et mes responsabilités à titre de président de comité.

Pendant que le comité tenait hier un débat sur une motion, le timbre a retenti pour appeler les députés à un vote inscrit à la Chambre. En conséquence, une motion d'ajournement a été proposée, mais elle a été défaite par les députés d'opposition.

L'opposition voulait poursuivre l'examen d'une motion proposée par un député d'opposition. Après une discussion, une seconde motion d'ajournement a été proposée, mais a également été défaite.

D'après Marleau et Montpetit, page 857, le président d'un comité doit s'assurer « que les délibérations se déroulent conformément aux pratiques et règles établies ainsi qu'à toute autre exigence particulière que le comité peut s'être imposé à lui-même ou avoir imposé à ses membres ».

À titre de président du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie, j'ai le devoir de faire respecter les décisions du comité ainsi que les mesures qu'il m'impose ainsi qu'aux autres membres du comité.

Recours au Règlement

Or, monsieur le Président, cela est en contradiction directe avec mon devoir de voter à la Chambre des communes. Comme vous le savez, la Chambre a préséance pour ce qui est de la présence et des services de ses membres. Même si les comités sont créés par la Chambre, ils y sont subordonnés. Si un conflit surgit au sujet de la présence et des services des députés, on est fondé à croire que la Chambre devrait avoir la priorité.

Les règles et pratiques ne sont pas claires à ce sujet. C'est pour cette raison que nous vous demandons de vous prononcer. On trouve, à la page 857 de Marleau et Montpetit, un passage selon lequel le président peut suspendre ou ajourner une réunion, mais seulement dans des situations mettant en cause le décorum.

Le comité tenait un débat sur une motion que l'opposition appuyait, mais à laquelle le gouvernement s'opposait. Le départ des membres du comité représentant le gouvernement n'aurait pas eu d'influence sur le quorum, mais aurait laissé le comité fonctionner sans l'équilibre d'usage entre l'opposition et le gouvernement. En même temps, l'absence des députés à la Chambre compromettrait son propre équilibre.

Les autorités parlementaires insistent beaucoup sur l'importance qu'il y a à protéger cet équilibre. Comme vous pouvez vous en rendre compte, monsieur le Président, cet aspect revêt une importance particulière lorsque le gouvernement est minoritaire.

Si cette décision avait été prise au consentement unanime, je ne m'en serais pas inquiété, mais elle résultait d'un vote majoritaire qui a imposé à tous les membres de rester au comité plutôt que de se présenter à la Chambre pour voter au nom de leurs électeurs.

Je voudrais donc vous demander, monsieur le Président, de rendre une décision pour éclaircir les règles et guider les membres et surtout les présidents de comité à l'avenir.

Le Président: Le député de Windsor—Tecumseh prendra-il la parole sur le même recours au Règlement?

M. Joe Comartin (Windsor—Tecumseh, NPD): Oui, monsieur le Président. Je crois que ce genre d'incident s'est déjà produit à une ou deux autres occasions. Il serait bon que vous puissiez éclaircir la situation si vous le voulez bien.

Cependant, nous avons été surpris. J'aimerais profiter de l'occasion pour présenter mes arguments, mais comme je ne suis pas encore prêt à le faire, j'aimerais me réserver ce droit pour plus tard, demain ou encore après la relâche.

Le Président: Je ne rendrai pas de décision finale aujourd'hui, mais pour la gouverne du député d'Edmonton—Leduc, du député de Windsor—Tecumseh et de tous les autres députés qui s'intéressent à la question, la présidence a en sa possession une décision rendue par le Président Fraser, le 20 mars 1990, sur le même sujet. Je pourrais peut-être citer seulement un court extrait de la décision. Je ne voudrais pas lasser les députés. Cette décision dit ceci:

Le fait que des comités siègent pendant que le timbre sonne pour convoquer les députés à la Chambre en vue d'un vote par appel nominal continue de constituer un problème aux yeux de certains députés. Le 25 janvier, puis le 30 janvier, le député d'Ottawa—Vanier, d'abord, et, ensuite, le député d'Esquimalt—Juan de Fuca, ont soulevé cette question.

Travaux des subsides

Ce n'est pas la première fois qu'on la soulève. Le 31 mai dernier, par exemple, la députée de Hamilton-Est se plaignait que le Comité permanent de l'environnement avait siégé pendant que le timbre sonnait pour convoquer les députés à la Chambre en vue d'un vote par appel nominal.

Le Président Fraser continue ainsi. Il mentionne d'autres décisions de la présidence rendues en 1971, 1976, 1978 et 1981. Il est clair que le Président s'est livré à un examen approfondi de la situation. Il a conclu:

La question soulevée par les députés me préoccupe, mais elle ne relève, selon moi, ni du rappel au Règlement ni de la question de privilège. Il s'agit plutôt d'un grief, mais c'est un grief sérieux qui mérite que la Chambre y prête attention compte tenu du nombre de fois où cette question a été soulevée à la Chambre. Le Comité permanent des privilèges et des élections pourrait peut-être examiner la question et décider s'il y a lieu de recommander de modifier le Règlement.

Visiblement, si le comité s'est penché sur la question, il n'y a eu aucun changement au Règlement. Le Comité de la procédure et des affaires de la Chambre, qui a remplacé l'ancien comité il y a de nombreuses années, pourrait étudier la question et proposer des changements au Règlement pour régler la question soulevée par le député d'Edmonton—Leduc.

À mon avis, et ce n'est que mon avis puisque je viens d'être saisi de la question et que je n'ai pas fait de recherches sauf celle dont je viens de faire part à la Chambre, la question soulevée par le député d'Edmonton—Leduc est, comme le président Fraser l'a dit, un grief et non un recours au Règlement ou une question de privilège. Il est fort possible que je ne puisse rien faire pour clarifier la situation pour le député ou pour la Chambre.

Mais il s'agit certainement d'un grief. À mon avis, les députés devraient être en mesure de se rendre à la Chambre pour voter. Lorsque la sonnerie appelle les députés, ils devraient se rendre à la Chambre. En fait, autrefois, les comités devaient obtenir la permission de la Chambre pour siéger en même temps qu'elle, comme c'est toujours le cas à l'autre endroit, au bout du couloir.

Si les députés veulent étudier la possibilité de modifier le Règlement de la Chambre de sorte que les comités ne puissent siéger en même temps que la Chambre sans permission, ou qu'ils doivent ajourner ou suspendre leurs travaux lorsque la sonnerie appelle les députés au vote à la Chambre, le Comité de la procédure et des affaires de la Chambre pourrait se pencher sur la question. Le comité pourrait présenter un rapport à la Chambre afin de proposer une directive ou un changement au Règlement que les présidents des comités seraient tenus d'observer.

Je vais me pencher sur la question. Si les règles ont changé depuis la décision rendue en 1990, je puis assurer au député d'Edmonton—Leduc qu'il aura plus de munitions que les députés qui ont soulevé la question à l'époque, et je rendrai une décision. Mais s'il s'avère que les choses n'ont pas changé depuis, je crois que le député a une bonne idée de ce que je vais dire lorsque je ferai part à la Chambre de ma décision.

la Chambre que je partagerai le temps imparti avec mon collègue de Verchères—Les Patriotes.

En d'autres occasions, je dis toujours que cela me fait plaisir de m'adresser à cette Chambre. Aujourd'hui, cela me fait plaisir de m'adresser à cette Chambre au sujet de cette motion du Bloc. Toutefois, dans un autre sens, c'est bien navrant qu'on ait à le faire. On doit le faire justement parce que le gouvernement conservateur actuellement au pouvoir est tout à fait inactif à cet égard.

À l'intention des gens qui nous écoutent, je vais d'abord lire la motion du Bloc québécois puisque nous avons du mettre fin au débat depuis le début de la période de questions. Pour rafraîchir les mémoires, voici la motion:

Que la Chambre dénonce l'attitude de laisser-aller du gouvernement qui a prévalu dans sa négociation avec Boeing, déplore que le Québec n'ait pas eu sa juste part des retombées économiques de ce contrat compte tenu de l'importance de son industrie aéronautique, soit près de 60 pour 100, et demande au gouvernement de prévoir une juste répartition régionale des retombées économiques pour tous les contrats futurs.

Il m'apparaît essentiel de situer le contexte dans lequel cette motion est présentée.

Premièrement, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada a octroyé récemment un contrat de 3,5 milliards de dollars à Boeing, et ce, sans appel d'offres et sans même demander, voire négocier avec cette compagnie américaine — ce géant américain —, des conditions quant aux retombées économiques régionales au Canada et incidemment au Québec.

Deuxièmement, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada s'apprête une fois de plus, à la demande du ministère de la Défense nationale, à acheter 16 hélicoptères Chinook pour une somme de 2,7 milliards de dollars et de 17 avions de transport Hercules, cette fois pour un montant de 5 milliards de dollars, toujours sans appel d'offres et sans condition concernant cette question des retombées économiques régionales.

Ce qui est à la fois inadmissible et incompréhensible, c'est qu'une fois de plus en quelques semaines, le gouvernement conservateur n'interviendra pas pour veiller aux intérêts des compagnies canadiennes et québécoises. Ce gouvernement, bien que l'occasion s'offrait à lui et se présentera de nouveau dans un avenir prochain, ne fera rien pour s'assurer qu'il y aura des retombées économiques régionales sur son territoire.

Regardons cela de plus près. Ces deux contrats, soit celui octroyé à Boeing à la hauteur de 3,5 milliards de dollars et ceux qui le seront prochainement pour la jolie somme de 7,7 milliards de dollars, ne recourent pas, dans un premier temps, à une méthode bien connue, transparente et équitable, celle de l'appel d'offres.

Comme je l'ai dit lors du débat de la motion du Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires concernant l'utilisation de l'appel d'offres pour l'acquisition d'immeubles d'importance, c'est inquiétant lorsque le gouvernement ne recourt pas à cette façon de faire.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

• (1510)

[Français]

TRAVAUX DES SUBSIDES

MOTION DE L'OPPOSITION — L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE

La Chambre reprend l'étude de la motion

Mme Louise Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, BQ): Monsieur le Président, d'entrée de jeu, j'informe

Travaux des subsides

Pourquoi est-ce troublant? Parce que le gouvernement a la responsabilité de s'assurer du meilleur coût-bénéfice. Parce qu'il a la responsabilité de garantir aux contribuables une gestion financière optimum des deniers publics. Parce qu'il a la responsabilité de démontrer aux citoyens qu'il optimise l'utilisation de chaque dollar perçu de la poche même des gens auxquels il est redevable et auxquels il doit rendre des comptes.

Cela implique de la part du gouvernement une façon de faire, une gouvernance où les meilleures pratiques doivent être mises en oeuvre non seulement dans l'intention mais traduites dans le geste, afin de passer des concepts à la réalité, celle de la transparence, de la probité et de la reddition des comptes.

C'est d'autant plus crucial que Travaux publics et Services gouvernementaux Canada gère les achats et l'approvisionnement en biens et services au nom de ses clients, ministères et organismes, et qu'il est donc fiduciaire, ni plus ni moins, du pouvoir de dépenser du gouvernement.

Maintenant que j'ai campé mon propos quant aux responsabilités du gouvernement et à ses obligations au regard de ce que devrait être une gouvernance transparente, saine et responsable — et souvenons-nous que c'est ce gouvernement qui a voulu mettre en avant cette loi sur la responsabilité —, passons à la motion du Bloc québécois, c'est-à-dire aux retombées économiques régionales.

• (1515)

J'ai eu l'occasion de poser la question suivante au ministre Michael Fortier, lors de sa comparution au Comité des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires, il y a quelques jours à peine, soit le 15 février. Ma question était la suivante: « Pour quelle raison, dans le cas de Boeing, n'avez-vous pas mis de conditions pour les retombées économiques à la grandeur du Canada et en l'occurrence au Québec? [...] Est-ce que cela signifie que dans les contrats à venir, quel que soit le type de contrat, le gouvernement conservateur ne considérera plus les retombées ciblées au niveau des retombées économiques régionales? » La réponse fut, et je cite: « C'est exact ». Le ministre Fortier a ajouté: « Quant aux retombées régionales, que ce soit Boeing ou les autres sociétés qui vont obtenir les contrats, ces sociétés vont négocier de gré à gré des contrats avec les fournisseurs canadiens ».

Donc, il y a de la part de ce ministre aucune intention de faire différemment. C'est donc dire que ce ministre de Travaux publics et des Services gouvernementaux, tout comme son collègue d'ailleurs, le ministre de l'Industrie, n'a aucunement l'intention d'agir pour le bien des compagnies canadiennes ou québécoises. Pourtant, l'industrie québécoise, on le sait, occupe 60 p. 100 du créneau aéronautique du Canada.

C'est ce laisser-faire honteux que le Bloc québécois dénonce, et il n'est pas le seul, parce que le ministre libéral du Québec, Raymond Bachand, a également énoncé que le Québec devait avoir sa juste part, et je le cite: « Ce n'est pas à Boeing de dicter les retombées économiques, le gouvernement fédéral a une responsabilité ».

Des représentants de l'industrie aéronautique québécoise tout comme les syndicats des travailleurs ont tenu un langage semblable. C'est odieux que le ministre de l'Industrie et le gouvernement conservateur cachent leur inaction derrière le masque de la non-ingérence. On parle ici des deniers publics, de milliards de dollars. Un gouvernement responsable, soucieux de l'essor économique, de la redistribution de la richesse et de ses citoyens, doit s'impliquer et dicter des conditions quant aux retombées économiques régionales sur son territoire.

Le ministre de l'Industrie a le culot de dire qu'il organise des foires commerciales avec Boeing et Lockheed Martin, entre autres, afin d'inciter les entreprises canadiennes et québécoises à se sensibiliser aux occasions d'affaires qui se présentent à elles, donc à aller s'afficher — comme si elles avaient besoin de le faire — quand on sait à quel point elles sont connues au Québec. C'est tout simplement insultant. Alors que le ministre Fortier et son collègue, le ministre de l'Industrie, ont véritablement l'occasion et le pouvoir de veiller aux intérêts de l'économie du pays, en l'occurrence du Québec, de nos gens, ils se contentent de nous parler de foires commerciales. C'est absolument risible.

Qui plus est, les compagnies américaines ont 20 ans pour réinvestir des retombées économiques au Canada ou au Québec. Comment le gouvernement fera-t-il le *monitoring*? La plus grande partie d'entre nous ne seront plus ici dans 20 ans. Le Québec représente presque 60 p. 100 de l'industrie aéronautique canadienne et mérite des retombées de cet ordre et non pas de 30 p. 100, comme le prévoit Boeing et comme l'accepte le gouvernement conservateur minoritaire que nous avons actuellement.

En conclusion, ce n'est pas suffisant, loin de là, que la politique industrielle canadienne ne délimite l'obligation des compagnies étrangères que sur un engagement équivalent à la valeur du contrat initial en termes de retombées. Cette politique industrielle doit passer par l'établissement de cibles précises pour des retombées économiques régionales précises. Dans le cas du Québec, c'est 60 p. 100, rien de moins.

• (1520)

[Traduction]

M. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC): Monsieur le Président, nous avons entendu aujourd'hui un certain nombre d'affirmations selon lesquelles nous aurions payé l'avion beaucoup plus cher parce que nous avons attribué le contrat à un fournisseur exclusif. Je parle du contrat pour les C-17. Cela est complètement faux.

Grâce à nos relations améliorées avec notre plus grand ami, allié et partenaire commercial, ainsi qu'à notre fermeté dans les négociations, nous paierons le même prix que l'armée de l'air américaine pour l'achat de quatre C-17 provenant de la même chaîne de production.

La vraie bonne nouvelle pour les Forces canadiennes, pour toutes les entreprises méritantes au Québec et dans le reste du Canada qui profiteront des retombées industrielles, c'est qu'elles prendront livraison de ces avions un an plus tôt.

Je me demande si la députée et tous ceux qui se plaisent à répandre des faussetés pour des motifs politiques pourraient cesser d'induire la Chambre en erreur à propos de ce qu'ils perçoivent comme le coût relatif de ces avions parce que ce qu'ils prétendent est complètement faux.

[Français]

Mme Louise Thibault: Monsieur le Président, pour commencer, en relation avec le commentaire du collègue d'Edmonton-Centre, j'aimerais dire que les faussetés ne sont pas où l'on croit. Dans mon allocation, je n'ai pas parlé une fois du prix des avions qui ont été achetés dernièrement à la compagnie Boeing. Je n'en ai pas parlé une fois. J'ai parlé d'un système, d'une méthode bien éprouvée qui est celle des appels d'offres.

Travaux des subsides

Il n'y a pas très longtemps, au mois de juin dernier, on voulait acheter l'édifice JDS Uniphase, et il n'était pas non plus nécessaire de faire un appel d'offres. De plus en plus, on tend vers des ententes de gré à gré où on pourrait avoir l'air de privilégier des gens, et où les citoyens pourraient penser qu'on privilégie certains partenaires par rapport à d'autres. Même si cela n'est pas prouvé, la façon de faire est d'utiliser des appels d'offres. Il s'agit d'une méthode éprouvée, intègre et honnête, d'autant plus que ce gouvernement, comme je l'ai dit plus tôt, est celui qui se targue d'avoir quasiment inventé les notions de responsabilité, de transparence et d'honnêteté.

• (1525)

M. Serge Cardin (Sherbrooke, BQ): Monsieur le Président, je félicite ma collègue pour son discours pourtant très clair, mais dont le collègue conservateur d'en face ne semble pas saisir le sens profond.

Quelque chose me rend perplexe et m'amène à m'interroger. Je demande à ma collègue de m'éclairer un peu. Ce gouvernement — un gouvernement très temporaire parce qu'il est sur la corde raide et je suis convaincu qu'il prendra un mauvais penchant — protège différents domaines comme l'industrie de l'automobile en Ontario. Cependant, quand il s'agit du domaine de l'aérospatiale, dont la plus grande partie des opérations se situent au Québec, il va à l'encontre de ce que j'appellerais la tradition de protéger les industries là où elles sont. Qu'est-ce qui pousse un gouvernement à agir ainsi? Je ne peux pas le comprendre, à moins qu'il ne s'agisse de dimensions strictement partisans et politiques. J'aimerais avoir plus d'informations de la part de ma collègue.

Mme Louise Thibault: Monsieur le Président, chaque fois qu'on dit le nom de mon comté, j'ai l'impression qu'on perd 10 secondes. Cependant, bien qu'il soit long, c'est un beau nom de comté.

Je remercie mon collègue de Sherbrooke de sa question. Ma réponse sera simple. Ce ne sont pas des perceptions. Nous avons vécu cela dans d'autres cas. C'est une question d'idéologie. C'est ce même parti qui a sabré de façon absolument draconienne des programmes de condition féminine ou d'alphabetisation, etc. La motivation est complètement idéologique. C'est basé sur l'idée qu'il veut nous faire croire et qu'il croit lui-même au fait que le marché se régulara. Dès qu'il s'agit de protéger un pourcentage bien connu d'un secteur d'activité québécois, un créneau d'excellence québécoise, évidemment, il fera tout pour ne pas nous aider alors qu'il le ferait, j'en suis certaine, s'il s'agissait de l'industrie automobile.

M. Luc Malo (Verchères—Les Patriotes, BQ): Monsieur le Président, aujourd'hui, le débat dont est saisi cette Chambre traite de l'attribution des contrats à Boeing, qui ne garantit pas au Québec sa juste part des retombées économiques. Le problème, malheureusement, est beaucoup plus profond. C'est pour cette raison que j'ai décidé, aujourd'hui, de me lever en cette Chambre et de me faire véritablement le porte-parole des gens de ma circonscription, des entreprises dans le domaine de l'aéronautique qui sont basées chez nous, des travailleurs qui habitent Verchères—Les Patriotes, qui habitent la Montérégie et dont le pain quotidien est assuré grâce à l'industrie aéronautique.

La Montérégie et Verchères—Les Patriotes ne sont pas isolés. Il existe au Québec 240 PME qui oeuvrent dans le domaine de l'aéronautique. Ces entreprises ont un potentiel de développement exceptionnel. Aujourd'hui, ces entrepreneurs, ces travailleurs se demandent ce qu'ils ont bien pu faire pour être abandonnés. Ils ne peuvent même pas compter sur l'aide du gouvernement fédéral. On laisse ces entreprises se débrouiller alors qu'elles devraient être encouragées, poussées et soutenues, parce qu'elles ont un potentiel

immense, un savoir-faire, des connaissances et des travailleurs qualifiés. On devrait bien plus leur donner les moyens et les outils pour qu'elles prennent leur place à l'échelle mondiale, dans une économie où, justement, le savoir de ces gens pourrait faire une différence, où le Québec pourrait prendre un place de choix dans ce créneau à l'échelle internationale.

Bien plus encore, les entreprises de Verchères—Les Patriotes, les entreprises du Québec dans le secteur de l'aéronautique, les travailleurs de ce secteur se demandent — et c'est primordial, c'est la clé — s'ils feront partie des 18 500 travailleurs qui, à terme, vont perdre cet emploi de qualité.

Je me demande comment on doit interpréter l'incurie du gouvernement. Quel intérêt défend-il au détriment du Québec? Ce sont de troublantes questions.

Voyant qu'Ottawa affaiblit le seul vrai pôle en aéronautique au Canada, qu'ont fait les députés du Québec en cette Chambre? Dès qu'on a appris cette nouvelle catastrophique, les députés du Bloc québécois se sont unis, se sont ligüés et ont posé des questions claires au gouvernement. Ils ont défendu ce secteur d'activité fort important. Même jusqu'à la toute veille de la signature du contrat avec Boeing, les députés du Bloc québécois se sont fait d'ardents défenseurs. Qu'ont fait de leur côté les députés conservateurs du Québec? Au mieux, ils se sont tus, et au pire, ils ont fait comme le ministre de l'Industrie qui, par ses gestes, ses affirmations, a nui à ce secteur.

Je me demande comment le ministre de l'Industrie a bien pu faire pour affirmer sans sourciller, sans tituber, qu'un contrat donné par le gouvernement fédéral pouvait être considéré comme un contrat privé, alors qu'il engage les impôts des contribuables. Est-ce bien là la manière dont ce gouvernement entend gérer les deniers publics, en laissant agir les lois du marché? C'est le laisser-faire, et le laisser-faire, c'est laisser tomber, c'est abandonner tout un pan de la société québécoise.

Qu'a fait de son côté le ministre Michael Fortier? Ma collègue de Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques l'a clairement dit dans son allocution. Il a dit que c'était fini, c'était terminé les clauses qui assurent des retombées économiques régionales.

Quand le premier ministre a nommé M. Fortier au rang de ministre, il en a fait son représentant de la région de Montréal, son champion de Montréal pour défendre les intérêts des Montréalais. C'est de cette façon qu'il a décidé de s'acquitter de cette tâche de bien représenter les gens de Montréal où 95 p. 100 du secteur de l'aéronautique est concentré.

• (1530)

Maudite belle job!

Travaux des subsides

Un gouvernement responsable doit plutôt encourager les secteurs performants. Le Québec est un chef de file mondial dans le domaine de l'industrie aéronautique. Dans le cas qui nous occupe, le gouvernement conservateur avait le droit et le devoir d'imposer des conditions, d'autant plus que les achats militaires sont exclus des accords commerciaux. Eh bien non, il a décidé de procéder en faisant des annonces précipitées, un peu comme il l'a fait lors de la modification de la politique linguistique. Le Parlement n'a jamais été consulté. Le commissaire aux langues officielles a dit que la précédente loi était un échec lamentable. Compte tenu du fait que c'était un échec lamentable, il aurait dû consulter de façon beaucoup plus exhaustive les collègues de cette Chambre, les communautés et les militaires. Bien non, il a décidé d'agir précipitamment, un peu comme il l'a fait avec l'achat des Boeing, quelques jours après l'ajournement de la Chambre.

Le Parlement, dois-je le rappeler, sert de guide. Il aurait été utile qu'il soit consulté. On ne peut pas procéder à des achats massifs sans appel d'offres, sans s'assurer d'une juste redistribution des retombées. Les conservateurs ont déjà été plus critiques pour moins. J'imagine qu'il y a certains secteurs au sujet desquels le gouvernement souhaite l'être un peu plus et d'autres où il souhaite l'être un peu moins. La preuve: il n'a aucune gêne à continuer d'aider les sociétés pétrolières de l'Alberta.

Dans les domaines de haute technologie, on ne peut pas se laisser porter par le courant. Il faut prendre les devants. Cela veut dire qu'il faut soutenir la recherche et le développement dans le secteur aéronautique, et surtout dans le secteur aéronautique québécois — comme ce secteur devrait le mériter.

Aussi, il est difficile de comprendre qu'à la fin du mois de décembre dernier, le gouvernement conservateur annonçait que le programme Partenariat technologique Canada, qui soutenait le développement de l'industrie aéronautique québécois, était aboli. On ne sait toujours pas quel programme le remplacera. Cette décision a entraîné beaucoup d'incertitudes et retarde les projets de développement. Encore une fois je pose la question: où est la cohérence? Ce secteur est déjà performant, mais il pourrait l'être encore davantage. Toutefois, le fédéral ne s'en soucie guère. Comment doit-on interpréter cette indifférence?

Le Bloc québécois réclame, pour sa part, une véritable politique aéronautique, qui inclurait, entre autres choses, un programme clair et prévisible de soutien à la recherche et au développement, et une politique de soutien aux PME. Des milliers d'emplois sont en jeu au Québec, des emplois de qualité.

En terminant, je ne peux que trouver dommage que le gouvernement Charest, le gouvernement du Québec, ait choisi, au nom de la bonne entente avec le gouvernement fédéral, de s'écraser et de cesser de critiquer l'ignoble « job de bras » que les députés conservateurs québécois acceptent de faire au Québec, pour faire plaisir à leurs collègues de l'Ontario et de l'Ouest. Alors que le Canada s'en prend aux fleurons de leur économie, les Québécois auraient eu bien besoin d'un gouvernement québécois qui défend le Québec. Vivement qu'on élise à Québec un gouvernement qui se tient debout!

• (1535)

[Traduction]

M. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC): Monsieur le Président, mon collègue a posé certaines questions.

Tout d'abord, que peuvent accomplir les députés bloquistes à la Chambre? Franchement, pas grand chose.

Deuxièmement, qu'a fait le Parti conservateur du Canada pour le Québec? Je précise, dans le cadre du débat que nous tenons aujourd'hui, que le contrat pour les C-17 est le premier d'une série de contrats d'une valeur de 17 milliards de dollars, dont les retombées iront à tous les Canadiens, notamment aux travailleurs du Québec dans une proportion très importante.

Troisièmement, l'industrie québécoise ne mérite-t-elle pas certains de ces contrats? Bien évidemment, la réponse est oui.

Je connais particulièrement bien certaines des grandes entreprises au Québec, comme Bombardier Aéronautique et CAE Électronique. Il y a d'autres excellentes entreprises au Québec, comme Pratt & Whitney Canada, Héroux-Devtek, Bell Helicopter, Minicut International et de nombreuses autres, des entreprises qui peuvent très bien soutenir la concurrence par elles-mêmes. Elles n'ont pas besoin de gens qui siègent à la Chambre, qui n'ont pas le pouvoir nécessaire pour faire adopter quoi que ce soit dans l'intérêt de ceux qu'ils représentent, qui leur disent qu'ils ne sont pas assez bon, qu'ils ne peuvent pas gagner au jeu de la concurrence.

Le député affirme qu'il a un très bon plan pour la souveraineté du Québec. Quel sera le budget de la défense du nouveau pays souverain du Québec? Combien de milliards de dollars en contrats accordera-t-il à des entreprises comme Boeing ou à toute autre société susceptible de créer du travail au Québec? Quel sera son budget de la défense?

[Français]

M. Luc Malo: Monsieur le Président, je suis heureux de noter que mon collègue d'en face a été en mesure d'identifier un bon nombre d'entreprises dans le secteur de l'aéronautique qui oeuvrent au Québec et qui sont en mesure d'être compétitives, de justement rafler de bons contrats et d'être ce qu'elles sont, un des fleurons de l'industrie du Québec. Faut-il rappeler que 60 p. 100 de cette industrie est située au Québec? C'est justement pour cette raison qu'il faut s'assurer qu'il y ait des retombées régionales justes et équitables pour nos entreprises. J'aime beaucoup quand mon collègue nous dit qu'ils font les choses différemment. On dit que ce gouvernement respecte les compétences des provinces, mais on a vu un certain nombre d'exemples en cette Chambre où, malheureusement, on bafoue tout cela.

Je pense simplement à la création de l'Agence de la santé publique du Canada alors qu'il y a déjà au Québec une agence qui fait très bien le travail. À mon avis, le gouvernement n'a pas été en mesure de le reconnaître à sa juste valeur. Si ce gouvernement ne respecte pas le Québec dans ces éléments, comment peut-il le faire lorsqu'il est question de soutenir l'industrie québécoise d'une façon efficace, efficiente? Cela permettrait justement de conserver au Québec cette expertise, afin que ces gens n'aient pas à s'expatrier, pour que ces emplois de qualité puissent rester chez nous, pour que ces travailleurs puissent faire vivre leur famille d'une façon convenable et que, justement, cette industrie puisse rester compétitive et que le Québec demeure un chef de file en cette matière.

Si le gouvernement du Canada ne veut pas le faire, qu'il le dise clairement aux gens de chez nous, qui comprendront alors et qui seront en mesure de poser des gestes lors d'un prochain scrutin. À terme, ils comprendront que ce qui est le mieux pour le Québec, c'est de devenir un pays, point final.

Travaux des subsides

● (1540)

[Traduction]

M. Bradley Trost (Saskatoon—Humboldt, PCC): Monsieur le Président, j'ai écouté avec intérêt les observations de mon collègue et tout le débat.

Étant donné que le parti du député a choisi de ne jamais être porté au pouvoir, il a un choix à faire à chaque fois que la Chambre est saisie d'un projet de loi. Souscrira-t-il à la position du Parti conservateur, un des partis qui peuvent être portés au pouvoir, ou à celle du Parti libéral?

En ce qui concerne les dépenses militaires et l'achat d'aéronefs, le Parti libéral estime que nous n'avons pas besoin d'acheter ces appareils, que nous devons les louer. Avec le programme « louez un avion » du Parti libéral, il n'y aurait ni retombées économiques, ni dollars, ni avantages, il n'y aurait rien du tout.

Lorsque j'entends le député critiquer le Parti conservateur, lorsque je l'entends critiquer le plan, les efforts qui ont été faits et les avantages dont jouira l'industrie aérospatiale de Montréal, je conclus qu'il appuie la position du Parti libéral.

Si mon ami n'est pas prêt à appuyer les conservateurs, pourquoi donc souscrit-il implicitement à la position des libéraux qui ne présente aucun avantage pour le Québec?

[Français]

M. Luc Malo: Monsieur le Président, je me demande ce que mon collègue d'en face aurait voulu qu'on fasse. Aurait-il fallu, comme ses collègues conservateurs du Québec, se taire et ne rien faire? Non, ce n'est pas ce qu'il fallait faire. Il fallait justement amener cette question sur le parquet de cette Chambre. Autrement, personne ne l'aurait fait et cette question serait passée complètement inaperçue et les gens se seraient fait flouer sans le savoir, ce qui est encore plus ignoble.

L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, nous connaissons bien l'expertise du Bloc québécois dans la question ferroviaire. Comme vous le savez, les bloquistes veulent construire un train rapide qui reliera Québec à New York. Ce sera certainement un train léger puisqu'il n'y aura pas beaucoup de passagers à bord.

Le Bloc donne maintenant des conseils au gouvernement en matière aéronautique. C'est tout aussi pertinent, j'imagine. Il n'y a pas bien longtemps, par exemple, le leader en Chambre du Bloc québécois disait, en cette Chambre: « [...] nous ne paierons plus leurs avions, nous paierons les nôtres et nous les ferons faire où nous voudrions. » C'est assez catégorique comme intervention.

Alors, je me demande où les avions du Bloc seraient-ils construits, dans Roberval, le comté du leader parlementaire ou dans Laurier—Sainte-Marie, le comté du chef du Bloc? Je devrais peut-être ajouter Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup à la liste des centres aéronautiques imaginaires du Bloc québécois, pour plaire au député qui propose la motion qui est devant nous.

C'est la beauté d'être député du Bloc. On peut dire n'importe quoi, promettre n'importe quoi, en sachant qu'on ne sera jamais obligé de réaliser quoi que ce soit. C'est aussi pour le moins surprenant — utilisons un mot générique — de voir le Bloc dont l'objectif principal est de séparer le Québec du Canada, donc de mettre en péril la sécurité économique de tous les Québécois et Québécoises, prétendre se faire l'arbitre du développement régional au Canada. Ce serait assez générique, merci.

Les pyromanes veulent jouer aux pompiers. Mais je ne confierais pas plus le développement économique du Canada au Bloc que la

banque de sang à Dracula. Demandons-nous d'ailleurs quelles retombées économiques le Bloc québécois a amenées à Québec et au Québec, depuis sa fondation, il y a 17 ans.

Tout le monde connaît la réponse: aucune. Voilà le bilan économique d'un parti qui prétend représenter les intérêts des Québécois et des Québécoises: zéro réalisation, zéro investissement, zéro création d'emplois.

On reconnaît ceux et celles qui contribuent au progrès de la société québécoise à ce qu'ils réalisent. Les Québécois veulent des actions et des réalisations, pas seulement des paroles et des proclamations. Le Bloc n'a rien fait parce qu'il ne peut rien faire, sauf parler.

Bien sûr, il a provoqué de grands débats comme celui-ci, mais a-t-il fait adopter une seule loi ou réalisé un seul projet? Non, bien sûr, parce que le Bloc n'est pas le gouvernement. Il ne le sera jamais. Par contre, en quelques mois seulement, le nouveau gouvernement a rempli la quasi totalité des grandes priorités annoncées pendant l'élection. Nous avons surtout ouvert un meilleur avenir à la nation québécoise en définissant un nouveau fédéralisme d'ouverture qui donne déjà des fruits.

Nous travaillons à régler le déséquilibre fiscal, un sujet dont le Bloc québécois aime beaucoup parler depuis des années. Mais le Bloc va-t-il régler le problème du déséquilibre fiscal? Non, c'est le gouvernement actuel qui va le faire. La position du Bloc, telle qu'exprimée par la motion que nous discutons, est d'autant plus absurde qu'elle occulte complètement la raison d'être de nos achats militaires.

Nous n'achetons pas des équipements militaires pour faire une expérience de développement économique régional. Après 13 longues années de négligence libérale, nous achetons des appareils de transport aérien stratégique pour offrir aux forces canadiennes un meilleur équipement pour qu'elles puissent accomplir leur tâche au pays et à l'étranger, avec plus d'efficacité et une plus grande sécurité.

● (1545)

Les quatre avions que nous achetons maintenant permettront avant tout de transporter rapidement un grand nombre de passagers ou une quantité importante de matériel sur de grandes distances en cas d'urgence nationale ou de crise internationale. C'est ce que nous avons promis lors de la dernière campagne électorale, et c'est ce que nous ferons, parce que nous sommes des gens de parole.

La politique militaire du Bloc, telle qu'exprimée par son chef, mérite d'être rappelée ici, en cette Chambre. Devant ses militants, le chef du Bloc québécois a souhaité que le Québec — un Québec indépendant — soit doté d'une armée pacifiste. Une armée pacifiste, il suffisait justement d'y penser! Pourquoi pas une aviation terrestre ou une marine sèche? Ce serait sûrement moins dangereux.

Travaux des subsides

Le contrat annoncé aujourd'hui n'est pas la première étape d'un processus d'approvisionnement dont les retombées industrielles profiteront à toutes les régions du pays. Les prochains contrats porteront sur des appareils de transport aérien tactique, des hélicoptères de transport moyen à lourd, des navires de soutien interarmées et des camions logistiques de taille moyenne.

Ensemble, les initiatives d'acquisition d'équipements militaires découlant de la stratégie « Le Canada d'abord » produiront environ 13 milliards de dollars en retombées industrielles au pays pour les 20 prochaines années. Les possibilités d'affaires pour les entreprises canadiennes et l'industrie aérospatiale et de la défense sont donc sans précédent. Le Programme de l'avion d'attaque interarmées, que notre gouvernement a signé le 20 novembre dernier par exemple, permet aux entreprises canadiennes d'avoir accès à 8 milliards de dollars à titre de participation industrielle au programme. Les investissements de notre gouvernement dans des projets de recherche et de développement permettront aux entreprises de continuer à innover et à profiter des possibilités d'affaires qui s'offrent à eux.

• (1550)

[Traduction]

Par le truchement de ces achats, nous visons avant tout à rebâtir les Forces canadiennes. Nous avons travaillé avec l'industrie aérospatiale et l'industrie militaire afin de tirer le meilleur parti possible de ces achats.

Dans certains projets d'acquisition, le gouvernement précise parfois un pourcentage minimum pour les retombées par région, par exemple 10 p. 100 pour l'Ouest, la même chose pour le Canada atlantique et idem pour le Québec. Cette façon de faire constitue une protection, car elle assure que les entrepreneurs prendront en considération l'excellent potentiel qui existe dans toutes les régions du Canada.

De plus, cette façon de faire indique aux soumissionnaires l'importance d'une participation pancanadienne dans l'exécution des projets. Les pourcentages de participation minimums sont établis de manière à ne pas nuire aux forces du marché, c'est-à-dire que les entreprises ne prennent que des engagements qu'elles estiment censés sur le plan commercial.

Notre but est de favoriser des relations d'affaires à long terme qui bénéficieront à la fois à l'industrie canadienne et à l'entrepreneur principal.

[Français]

Je souligne aussi que les compagnies Boeing et Pratt & Whitney, qui réaliseront le contrat dont il est question, ont pris un engagement important envers la population canadienne.

Pour chaque dollar que ces entreprises recevront de ces acquisitions, un montant égal sera investi au Canada. Il s'agit donc d'un retour de 100 p. 100 de l'investissement. Cela représente de nouvelles possibilités pour nos industries de l'aérospatiale et de la défense, ainsi que pour nos travailleuses et nos travailleurs à travers le pays.

Notre politique augmente la compétitivité industrielle du Canada, l'accès aux marchés, la commercialisation et l'investissement dans des secteurs de technologie de pointe. Mon collègue le ministre de l'Industrie a précisé qu'il s'agit d'une politique non négociable. Comme il l'a dit récemment, et je le cite: « Nous insistons pour que chaque dollar que les entreprises reçoivent de nos acquisitions de défense corresponde à un montant égal investi dans des activités économiques au pays. Autrement dit, nous cherchons à créer un investissement canadien qui rapporte dollar pour dollar. »

Toutes les régions du Canada pourront profiter de leurs retombées. Il va de soi que le Québec, et en particulier la région de Montréal où est situé le noyau de notre industrie aérospatiale, bénéficiera de notre politique de modernisation de notre équipement militaire. Les députés du Bloc n'ont véritablement aucune crainte du ridicule. Ils nous disent, par cette motion, que les industries québécoises ne peuvent réussir que si elles sont spécifiquement aidées par le gouvernement canadien.

Si je peux me rendre l'année prochaine à la grande rencontre de l'industrie aérospatiale, au Bourget, en France, je crois que je vais y amener mon collègue d'en face. Il pourrait voir que les entreprises aéronautiques et aérospatiales québécoises sont parmi les plus dynamiques, les plus respectées et les plus efficaces au monde. Si nos compagnies réussissent aussi bien sur la scène mondiale, il n'y a absolument aucune raison pour qu'elles ne continuent pas à réussir chez nous.

Même Aéro Montréal, qui ne regroupe que des entreprises québécoises, a eu le réalisme de féliciter le gouvernement canadien de doter les Forces canadiennes d'équipements qui sont à la mesure de leurs obligations nationales et internationales.

Selon le président du conseil d'Aéro Montréal, et je le cite: « [...] le programme des retombées industrielles et régionales qui y est rattaché est à notre point de vue un excellent instrument de développement économique pour les secteurs industriels stratégiques que sont l'aérospatiale et la défense. »

Mais ce sera trop espérer que le Bloc reconnaisse le bien-fondé de nos achats et les retombées qu'ils produisent. Et ce serait être très naïf, bien sûr, que de l'espérer parce que le Bloc ne croit pas dans le Canada. Il ne croit pas dans la mission de nos forces armées. Mais le nouveau gouvernement du Canada va défendre le Canada et il va appuyer les hommes et les femmes qui sont prêts à se battre pour défendre nos valeurs et nos intérêts. Nous allons continuer d'agir en faveur des intérêts des Québécois et des Québécoises de façon concrète.

• (1555)

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, j'aurais un commentaire à formuler au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités que j'ai connu dans un autre monde, dans le milieu municipal. Je m'aperçois que le pouvoir lui monte à la tête. J'ai beaucoup de difficultés avec ce qu'il dit. Peut-être que ça va se replacer, parce que c'est nouveau pour lui d'arriver au pouvoir et de contrôler ces dossiers. En fait, j'aime beaucoup mieux être assis dans le siège où je suis à défendre les intérêts des Québécoises et des Québécois qui paient 25 p. 100 de la facture que le gouvernement conservateur est en train d'avoir dans l'armée, sans avoir même enclenché une seule discussion en ce Parlement pour savoir ce qu'on fera de l'armée.

Il n'y a jamais eu de débat en cette Chambre pour savoir quel type d'armée on voulait avoir. Depuis que Lester B. Pearson a été élu premier ministre du Canada, le Canada a une attitude caractérisée par les Casques bleus. C'est pour aller aider à l'étranger. Or, avec les conservateurs, on en est à une attitude d'attaque et de guerre. Or, cette attitude n'a jamais été discutée ici en cette Chambre. En attendant, le ministre peut-il répondre à cette question. Puisque les Québécoises et les Québécois paient 25 p. 100 de la facture, ne sont-ils pas en droit d'avoir les investissements auxquels ils s'attendent dans une industrie pour laquelle ils se sont développés? Ils sont reconnus mondialement comme étant des leaders et ils représentent 60 p. 100 de l'industrie au Canada?

Travaux des subsides

Est-ce que le ministre sera en mesure de comprendre que, puisque les Québécois et les Québécoises paient 25 p. 100 de taxes et des impôts pour la facture relative à la guerre que son parti veut faire, ils sont en droit de s'attendre à des retombées dans l'industrie dont ils sont fiers et pour laquelle ils dominent sur la scène mondiale?

L'hon. Lawrence Cannon: Monsieur le Président, je crois que la question de mon collègue va au coeur de son interprétation du rôle du Bloc québécois ici.

Comme on le sait, j'ai siégé à l'Assemblée nationale. J'y ai défendu les intérêts des Québécois et j'y ai représenté les contribuables. J'ai 40 ans de vie politique à mon actif, et je n'ai certainement pas besoin de recevoir de leçons de mon honorable collègue.

Toutefois, je veux simplement lui dire ce qui suit. Pendant tout ce temps où j'étais à l'Assemblée nationale avec mes collègues, j'ai défendu les intérêts du Québec à l'intérieur du Canada. Nous défendions les intérêts du Québec parce que nous croyions que les Québécois pouvaient et devaient évoluer à l'intérieur du fédéralisme canadien.

Pourquoi avons-nous fait ce choix? Nous avons fait ce choix puisque les Québécois l'ont aussi fait. Les Québécois ont dit non une première fois, ils ont dit non une deuxième fois et ils ont dit oui au Canada. Ils ont effectivement décidé qu'ils voulaient continuer à cheminer et à poursuivre leur développement à l'intérieur du Canada. Le résultat est que nous avons une industrie extrêmement forte et vigoureuse qui rivalise sur le plan mondial et qui, aujourd'hui, n'a aucune crainte de faire face à cette concurrence.

C'est pourquoi, moi, j'ai la ferme conviction que ces entreprises pourront pleinement obtenir ce dont elles ont besoin pour continuer. Elles seront capables de rivaliser, contrairement à mes honorables collègues du Bloc québécois qui visent précisément l'humiliation comme grand principe et dénominateur commun de leur action politique. Plus les Québécois sont humiliés, plus cela fait le bonheur du Bloc québécois. Mais moi, j'affirme le contraire. Je crois que les Québécois sont capables d'assumer les rôles et de relever les défis. Et dans ce cas précis, ils continueront de le faire.

• (1600)

M. Mario Laframboise: Monsieur le Président, merci de me donner la chance de poser encore des questions au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Les députés du Bloc québécois ne sont pas imbus de la présence qu'ils ont. Ils sont ici, en cette Chambre, pour défendre uniquement les intérêts des Québécoises et des Québécois. Je cite à l'intention du ministre le titre du quotidien *Le Devoir* de ce matin: « L'industrie aérospatiale est en colère — Le gouvernement a le devoir de consolider l'industrie au Québec ».

Il a le droit de rêver. En tant que ministre, pour garder son poste, il a le droit de ne pas défendre les intérêts des Québécoises et des Québécois. Il peut rêver et, comme il l'a dit, espérer que l'industrie puisse obtenir sa part de marché. Cependant, il sait très bien que cela ne fonctionne pas ainsi.

Il sait très bien, comme son gouvernement le matin où il a choisi Boeing, que les investissements de cette compagnie au Canada sont principalement en Ontario et dans l'Ouest canadien. C'est un choix. De plus, le C-17 est un avion qui est en fin de vie.

D'ailleurs, c'est à la suite des discussions entre le premier ministre du Canada et le président des États-Unis, visant à ce que continue à voguer l'industrie aérospatiale aux États-Unis, que le Canada a justement accepté de donner ces contrats pour un avion qui est fin de carrière. C'est un choix que le gouvernement a fait.

Que le ministre essaie de protéger son intérêt de ministre, ça me va, mais peut-être qu'il pourrait, une fois pour toutes, protéger les intérêts des Québécois et des Québécoises qui paient 25 p. 100 des taxes et des impôts. Qu'il se batte au moins une fois dans sa vie pour les intérêts des Québécois et des Québécoises et qu'on obtienne ce que l'industrie demande. Ce n'est pas moi qui le dis: « L'industrie aérospatiale est en colère. » Que répond-il à l'industrie aujourd'hui?

L'hon. Lawrence Cannon: Monsieur le Président, pendant toute ma carrière politique, j'ai observé que la démarche et la dialectique du Bloc québécois ne change absolument pas, qu'il s'agisse du fiasco de Tricofil durant les années 1970, de la Gaspésie et de tous les autres incidents. En effet partout où le gouvernement du Parti québécois a décidé de se mettre le nez dans une initiative industrielle, on a constaté et réalisé le fiasco que cela a fait.

Une voix: Oh, oh!

L'hon. Lawrence Cannon: Monsieur le Président, si le jeune député de l'autre côté de la Chambre a des questions à poser, qu'il les pose, mais durant mon temps de parole, qu'il se taise!

Je veux dire à mon collègue qu'effectivement, il s'agit toujours de la carte pessimiste. C'est toujours la carte défaitiste.

De notre côté, nous n'épousons pas cette chose. Au contraire, nous pensons et sommes convaincus que les Québécois et Québécoises ont une meilleure place, tant sur le plan économique que sur celui de la qualité de vie pour la poursuite des choses avec le Canada. Je termine là-dessus.

M. Mario Laframboise: Monsieur le Président, cela me donne la chance d'échanger avec mon collègue. S'il y a une région qui est bien placée pour parler au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités aujourd'hui, c'est celle que je représente, celle de Mirabel. Si on parle de fiasco, on peut parler de fiasco fédéral à Mirabel. Ce que le gouvernement du Québec a fait avec la Zone de commerce international, ça a été de créer un grappe de développement technologique dans l'aérospatiale. C'est le gouvernement du Québec qui l'a fait. Ce que le ministre est en train de faire aujourd'hui, c'est d'essayer de détruire la grappe d'aérospatiale qui s'est construite à Mirabel pour compenser le fiasco de l'aéroport de Mirabel.

Je lui demande encore une fois, en cette Chambre, de se lever et de défendre les intérêts des Québécoises et des Québécois et de répondre à ce que l'industrie lui dit aujourd'hui. L'industrie aérospatiale est en colère. Que fait-il pour protéger les grappes d'aérospatiale du Québec, particulièrement celle de Mirabel?

L'hon. Lawrence Cannon: Monsieur le Président, effectivement, mon collègue a absolument raison d'indiquer que des grappes industrielles ont été créées. Je m'en rappelle très bien. Ce fut Gérard Tremblay, aujourd'hui le maire de Montréal, qui a travaillé très fort à développer les grappes industrielles au Québec. Évidemment, cela s'est fait contre l'avis du Parti québécois qui, à l'époque, y était farouchement opposé. De la même façon, tout le monde ici en Chambre se rappellera que le PQ était nettement opposé au développement hydroélectrique du Québec. Le député doit s'en rappeler. Il doit se souvenir de cela.

Travaux des subsides

Aujourd'hui, il est là et il est en train de nous dire que tous les maux au Québec, tous les problèmes sont causés par le gouvernement fédéral. Je n'accepte pas sa proposition, au contraire. Oui, il a raison, Mirabel est un fiasco. On le sait. L'ancien gouvernement avait mis des centaines de millions de dollars là-dedans. On a agi. Le député le sait, il nous a félicités. On a été capables de redonner aux agriculteurs de cette région — comté qu'il représente en cette Chambre — leurs 11 000 acres parce qu'on avait reconnu que c'était un fiasco. Aujourd'hui, le député me dit qu'on ne défend pas les intérêts des Québécois et des Québécoises?

Qu'il regarde donc le bilan du PQ, pas maintenant, mais alors qu'il était au pouvoir. On pourrait avoir un débat très intéressant à ce sujet.

● (1605)

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur Le Président, cela me donne la chance de prendre la parole à propos de l'excellente motion du Bloc québécois qui veut, ni plus ni moins, défendre les intérêts des Québécoises et des Québécois ici, à Ottawa. En effet, l'industrie aérospatiale est l'un des fleurons de l'économie québécoise. Aujourd'hui, on a vu des titres comme: « L'industrie aérospatiale est en colère ». Les députés du Bloc québécois aussi sont en colère. Évidemment, notre but principal est de défendre les intérêts des Québécoises et des Québécois. Ce qui est décevant, c'est que des collègues québécois ont été élus mais n'ont pas le même but que nous.

Je vais prendre la peine de lire ce que les représentants de l'industrie aérospatiale nous disaient ce matin. Je cite l'article du journal *Le Devoir* du 1er mars 2007:

Les entreprises québécoises qui oeuvrent dans le domaine de l'aérospatiale ne digèrent tout simplement pas l'attitude du gouvernement du premier ministre dans le dossier des retombées économiques des contrats militaires. Selon l'Association québécoise de l'aérospatiale, la province doit recevoir 55 % des retombées économiques de 9,2 milliards annoncées par le ministre de l'Industrie. Des emplois sont en jeu si le gouvernement ne protège pas l'industrie du Québec, a soutenu cette association.

« Le gouvernement fédéral a une responsabilité. Il ne peut pas s'en laver les mains et dire "démérez-vous"! S'il continue dans cette voie, il faudra mener la bataille », a lancé au *Devoir* Sue Dabrowski, directrice générale de l'Association québécoise de l'aérospatiale, qui représente les 230 entreprises de ce secteur.

Je lirai d'autres parties de cet article, mais cela résume bien le syndrome du Parti conservateur qui veut investir à tout prix dans l'armée, parce que, en tant que gouvernement minoritaire, il ne peut pas faire ce qu'il veut. Il n'a pas compris que les Canadiens et les Canadiennes, les Québécoises et les Québécois voulaient justement le mettre sous surveillance. C'est cela le but d'élire un gouvernement minoritaire, mettre le gouvernement qui prend le pouvoir sous haute surveillance. Les conservateurs en ont profité non pas pour écouter les citoyens, mais pour mettre de l'avant leur programme guerrier et belliqueux, à l'américaine, à la George W. Bush, à la républicaine, et c'est ce qu'ils ont fait. Ils ont essayé de donner rapidement tous les contrats militaires. On achète des avions, des hélicoptères et des chars d'assaut le plus vite possible. Il y aura d'autres annonces, il ne faut pas s'inquiéter, car ils nagent dans l'argent. Ce ne seront pas des annonces visant à régler les problèmes sociaux et économiques ou les problèmes de santé que peuvent vivre les Canadiens et les Canadiennes, les Québécoises et les Québécois, mais des annonces visant à réaliser leur objectif guerrier, à se créer une des plus grosses armées du monde alors qu'on n'a jamais tenu de débat en cette Chambre pour fixer les objectifs de l'armée canadienne.

Comme je le disais plus tôt, depuis Lester B. Pearson, le Canada s'est orienté beaucoup plus vers les Casques bleus, vers l'aide aux communautés plutôt que vers le front, comme il le fait présentement en Afghanistan. C'est l'orientation que les conservateurs privilégient.

Cela les force à investir rapidement, à donner des contrats sans appels d'offres et à choisir des amis de leurs amis. On sait, et ce n'est pas un secret car c'était dans les médias, que le C-17 est un avion qui est en fin de vie. Pour que Boeing puisse développer un nouvel avion, on devait avoir des contrats pour permettre que l'industrie puisse continuer son travail en attendant qu'on développe une nouvelle technologie. C'est le Canada qui fera rouler les industries de Boeing et l'industrie américaine. Le problème c'est qu'il n'y a pas eu d'appels d'offres. Le drame, c'est que le résultat de cette hâte guerrière, c'est que l'industrie aérospatiale du Québec, qui représente environ 60 p. 100 de toute l'industrie, n'a pas les retombées auxquelles elle a droit, parce que les investissements de Boeing au Canada sont en Ontario et dans l'Ouest canadien.

Aujourd'hui, on nous envoie les ministres du Québec nous chanter leur ritournelle pour essayer de faire comprendre à la population qu'on a confiance. J'entends encore le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités dire qu'on espère que l'industrie canadienne sera capable, qu'elle est forte et puissante. C'est vrai, sauf que dans les contrats de l'armée, on n'est forcé de respecter aucune norme de l'OMC et on peut justement choisir nos investissements.

● (1610)

Le gouvernement américain le fait depuis des lustres. Il choisit ses investissements et les endroits aux États-Unis où s'installeront et se construiront les usines. Il négocie avec l'industrie.

Toutefois, ce gouvernement conservateur a été trop pressé, compte tenu du fait qu'il ne voulait pas être surveillé. Comme on dit, il voulait faire ses mauvais coups rapidement. C'est ce qu'il a fait. Il a procédé immédiatement à ses achats de peur de se faire battre lors des prochaines élections et de ne plus être là. Il voulait réaliser ses objectifs belliqueux et se situer directement dans le sillon de George Bush et des républicains américains, tout cela au détriment de l'industrie aérospatiale du Québec. Telle est la réalité. Je n'invente rien.

Ce n'est pas mon collègue qui, aujourd'hui, a si savamment déposé cette motion au nom du Bloc québécois qui le dit. C'est *Le Devoir* qui dit que l'industrie aérospatiale est en colère. Le gouvernement a le devoir de consolider l'industrie au Québec.

L'industrie compte 230 entreprises. Dans ma circonscription, soit Argenteuil—Papineau—Mirabel, il y a une importante grappe de ces entreprises. Pourquoi une telle grappe a-t-elle été créée dans Mirabel? Quelque part, c'est à cause du désastre de Mirabel, cet éléphant blanc d'aéroport qui n'en est plus un. En effet, on transformera l'aérogare en équipement d'aquaturisme. Il deviendra un aquarium avec une piscine à vagues. Je vois des gens qui sourient, mais il n'y a pas de quoi sourire. Ce complexe s'appellera Réveport. On transformera l'aéroport en projet récréotouristique aquatique. C'est la vocation que ADM — Aéroports de Montréal, qui administre les deux aéroports — a trouvé. Cet aérogare est neuf, beaucoup plus neuf que l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau — anciennement l'aéroport de international Dorval. L'ancien aéroport de Mirabel sera transformé en complexe récréotouristique. C'est donc normal que cette région se soit prise en mains.

Travaux des subsides

Je donne raison à mon collègue, le ministre des Transports à l'effet que les grappes industrielles avaient effectivement été développées sous le régime des libéraux, mais la zone de commerce internationale, les fameux crédits d'impôts pour attirer la grappe industrielle aérospatiale, c'est Bernard Landry qui l'a mise en place. C'est un exemple qui a été cité à travers le monde. Le gouvernement du Québec, avec ses taxes et ses impôts, a attiré des entreprises. Ce n'est pas le gouvernement fédéral qui a fait cela.

Alors que les libéraux étaient au pouvoir, le gouvernement fédéral essayait toujours de nous vendre l'idée que l'aéroport se développerait. On essayait de trouver une toute nouvelle façon de le faire. Cependant, c'est le gouvernement du Québec qui s'est pris en main et qui a installé une grappe industrielle aérospatiale à Mirabel. Bombardier, Bell Helicopter, Messier-Dowty, L-3 Communications et plein d'autres PME se sont joints à lui pour former la grappe industrielle.

Le problème, c'est qu'au moment où on se parle, les contrats annoncés par le gouvernement conservateur n'apportent aucune retombées visibles pour les entreprises de ce secteur parce que certains sont des compétiteurs de Boeing. C'est Boeing qui a décidé. Le gouvernement savait cela. Il ne pouvait pas ne pas le savoir alors qu'il a acheté, sans appel d'offres, les fameux avions C-17. Évidemment, c'est la même chose pour les Chinook de Boeing. S'il achète les Chinook de Boeing, il ne pourra pas acheter des hélicoptères du consortium de Bell Helicopter. Ils savaient très bien, lorsqu'ils faisaient leurs investissements, que ce n'était pas au Québec.

Souvent, le principe de la grappe industrielle implique qu'il y a d'importants constructeurs d'équipement autour desquels s'installent ceux qui fabriquent les pièces. Quand on n'a pas la construction de tout le concept et que ce n'est pas dans sa région que l'appareil est construit, la grappe industrielle en subit les contrecoups. Donc, ce seront les grappes industrielles de l'Ontario et de l'Ouest canadien qui bénéficieront de ce contrat. Pourquoi les Québécois se posent-ils la question? C'est parce qu'ils paient 25 p. 100 des taxes et des impôts.

La ville voisine de Mirabel, c'est Boisbriand. Il y a quelques années, il y a eu la fermeture de l'usine GM à Boisbriand, la seule usine qui restait au Québec. Le gouvernement fédéral a dit que c'est au Québec que se trouve l'industrie aérospatiale et que l'industrie de l'automobile se situe en Ontario. De tous les partis en cette Chambre, aucun ne s'est levé — que ce soit le NPD, les conservateurs ou les libéraux. L'Ontario n'était pas touchée. Personne n'a défendu cela. Unaniment, tout le monde a dit que le Québec avait l'industrie aérospatiale. Aujourd'hui, on s'attaque à l'industrie aérospatiale au Québec.

• (1615)

Évidemment, encore une fois, c'est difficile à avaler pour « l'industrie qui est en colère », je le répète. C'est un titre dans *Le Devoir* de ce matin. Et les députés du Bloc québécois, qui représentent les intérêts des Québécoises et des Québécois, les seuls qui les défendent bien, sont aussi en colère par rapport à cette décision qui a été prise par les conservateurs et qui va nuire, de façon importante, au développement de l'industrie. Il ne s'agit pas seulement de s'assurer d'obtenir des contrats.

Le ministre a tout à fait raison quand il dit qu'il y aura des retombées. Il y en aura, mais on veut qu'il investisse un dollar pour un dollar. En effet, ce sera de la nouvelle technologie. Le problème, c'est que la nouvelle technologie ne sera pas au Québec. En réalité,

elle ne sera pas dans les grappes industrielles qui sont déjà installées au Québec. Telle est la réalité.

Évidemment, on sait que, depuis que le Bloc québécois fait des pressions en Chambre, cela a augmenté. C'est passé de 20 p. 100 à 30 p. 100. Par contre, rien n'a été annoncé officiellement. Ce sont des chiffres qu'on nous donne. Nous allons les compiler. Nous voulons rassurer les Québécoises et les Québécois qu'on défendra leurs intérêts. Nous irons chercher les vrais chiffres. Nous aurons les vraies données, et nous suivrons ce dossier parce que nous avons à coeur les intérêts des Québécoises et des Québécois, et surtout de cette industrie aérospatiale qui est un des fleurons de l'économie québécoise et canadienne également.

Il faut évidemment la défendre bec et ongles. Sauf que le gouvernement se retrouve dans une mauvaise posture parce qu'il a accordé des contrats sans appel d'offres à des compagnies qui ne font pratiquement pas affaire au Québec. Telle est sa réalité aujourd'hui.

Mon collègue soulignait qu'au Québec, dans la campagne électorale, le premier ministre du Québec et les partis semblent s'entendre pour demander 50 p. 100 des retombées économiques. On constate que M. Charest demande moins que la représentation, mais il demande au moins 50 p. 100. Il a été en mesure de se tenir debout. Il a arrêté de se mettre à genoux et à plat ventre. En fait, il a réussi à demander 50 p. 100. C'est ce que communique le fil de presse.

Sauf qu'en réalité, il faut être capable de défendre les intérêts des Québécoises et des Québécois. C'est décevant quand on voit M. Charest s'incliner et laisser partir 4 ou 5 p. 100 de cette façon. Il demande tout de même 50 p. 100.

Ce qui est encore pire, c'est de constater que les députés conservateurs et les députés libéraux du Québec ne se lèvent pas pour défendre cette industrie. Je n'en reviens pas. Ils défendent le fleuron de l'économie québécoise et ils nous accusent pratiquement, nous du Bloc québécois, de défendre l'industrie québécoise.

En attendant, tant qu'on sera ici, on paie toujours 25 p. 100 des taxes et des impôts.

J'étais surpris, tout à l'heure, d'entendre le ministre des Transports nous parler de l'hydro-électricité. Justement, l'hydro-électricité, l'autre fleuron de l'industrie québécoise, ce sont les Québécois qui l'ont payée eux-mêmes, sans un sou du gouvernement fédéral. Que mes collègues ne se gênent pas. Il s'agit de 0 ¢ moins 0 ¢. Tout le développement qui s'est fait dans l'industrie pétrolière chez mes collègues a été payé par le gouvernement. Ce sont 66 milliards de dollars qui ont été versés par le gouvernement fédéral dans l'industrie du pétrole et du nucléaire, pour tout leurs besoins afin de s'éclairer et de se chauffer. Nous, au Québec, n'avons pas eu 5 ¢. Nous ne leur avons rien demandé parce que nous étions capables de le faire.

Le problème, c'est qu'à un moment donné, assez, c'est assez. En effet, il faut pouvoir bénéficier de retours sur les investissements, car nous avons payé 25 p. 100 des 66 milliards de dollars d'investissements dans l'énergie des autres provinces, alors que nous avons investi nous-mêmes dans notre énergie, et ce, sans argent du fédéral. En outre, aujourd'hui, nous refusons de nous faire dire en Chambre que nous ne pouvons pas défendre l'industrie aérospatiale.

Travaux des subsides

Qu'on arrête cela! Car ce faisant, les conservateurs font monter la colère des Québécoises et des Québécois. On ne réveille pas le chat qui dort, mais c'est ce qu'on est en train de faire. Alors, les conservateurs en subiront les conséquences. En effet, depuis 1993, la réalité c'est que le Bloc québécois, en cette Chambre, représente les Québécoises et les Québécois en majorité. Ceux-ci ne sont pas satisfaits de la façon dont vous avez agi envers le Québec. Ce n'est pas en lisant des titres dans *Le Devoir* comme « L'industrie aérospatiale est en colère » que les Québécoises et les Québécois seront de meilleure humeur. Telle est la réalité. C'est peut-être difficile pour mon collègue de Lévis—Bellechasse qui m'écoute, mais c'est la réalité.

Évidemment, il faut être capable de défendre les intérêts des Québécoises et des Québécois. Quand on détient 60 p. 100 de l'industrie aérospatiale au Canada, il faut s'assurer que les investissements du gouvernement du Canada rapportent 60 p. 100 des retombées au Québec, tout simplement. C'est pourquoi on demande à tous les partis de faire un petit examen de conscience quant à ce qu'ils ont apporté au Québec au cours des dernières années, et de comprendre qu'il serait peut-être temps que l'industrie aérospatiale ait sa part. Comme le disait le ministre des Transports, tout à l'heure, il faut garder espoir.

● (1620)

Il faut espérer que l'industrie aérospatiale du Québec prospère et qu'elle ait sa part. Nous savons qu'elle est forte.

On sait d'avance où se construiront les appareils, il est donc assez difficile de démontrer qu'on est puissant. On sait très bien que Boeing n'a aucune installation au Québec et que toutes ses installations sont en Ontario et dans l'Ouest canadien, il sera donc assez difficile pour le Québec d'obtenir les contrats de construction de ces avions. Le gouvernement conservateur a d'abord choisi de donner un contrat à Boeing tout en sachant que les investissements se feraient en Ontario et dans l'Ouest canadien. Il a également choisi de dire « oui » à George W. Bush qui voulait tout simplement consolider son industrie aérospatiale avec Boeing. On en est là aujourd'hui.

Les députés du Bloc québécois n'arrêteront jamais. On ne sera pas gênés de se lever en cette Chambre. On a été élus par la même population que tous ces charmants collègues en cette Chambre, peu importe la province d'où ils viennent. On n'est pas gênés. Tant et aussi longtemps que les Québécoises et les Québécois paieront 24 p. 100 de toutes les taxes et les impôts de ce pays, on aura le droit de se lever en cette Chambre et de demander à ce que le Québec obtienne ce qu'il mérite, soit sa part de l'industrie aérospatiale et de la construction en proportion avec ce que celle-ci représente à l'intérieur du Canada, soit environ 60 p. 100 de l'industrie. Ce n'est pas plus compliqué que cela.

On n'est pas de plus mauvais amis, sauf qu'on demande à nos collègues de nous comprendre et de voter pour notre motion. Ce n'est pas le cri du coeur du Bloc québécois, mais le cri du coeur de toute l'industrie aérospatiale qui est en colère ce matin. Pour ceux qui auraient de la difficulté à comprendre, c'est dans le journal *Quorum* qui nous est distribué et dont nous avons tous une copie, à la page 15. Il y a des copies, ici, en avant. C'est en français et l'article est intitulé « L'industrie aérospatiale est en colère — Le gouvernement a le devoir de consolider l'industrie au Québec ».

Je vais également relire l'extrait où on retrouve la déclaration de Mme Dabrowski:

« Le gouvernement fédéral a une responsabilité. Il ne peut pas s'en laver les mains et dire "démérez-vous"! S'il continue dans cette voie, il faudra mener la bataille », a

lancé au *Devoir* Sue Dabrowski, directrice générale de l'Association québécoise de l'aérospatiale, qui représente les 230 entreprises de ce secteur.

Je continue:

Mme Dabrowski a dit ne pas être surprise des commentaires du ministre de l'Industrie puisque son association n'a toujours pas réussi à rencontrer le ministre, malgré le fait qu'elle représente tous les joueurs de l'industrie aérospatiale de la province, de la plus petite à la plus grande. « Je suis très déçue. J'espère encore le rencontrer et lui dire que le processus éprouve des problèmes. Il faut travailler en équipe. »

La représentante de l'industrie aérospatiale au Québec n'est pas capable de rencontrer le ministre de l'Industrie qui est du Québec. J'en ai vu des choses qui ont été faites dans le but de garder un travail ou un poste de ministre. Depuis 1982, je fais de la politique à toutes sortes de paliers. Ne pas rencontrer la responsable de toute une industrie qui représente 230 entreprises est inouï. Le ministre devrait au moins avoir la décence de prendre le téléphone, de rencontrer Mme Dabrowski et les représentants de cette industrie qui sont en colère et qui veulent avoir leur part du marché. Surtout, en tant que ministre du Québec, s'il veut le moins bien défendre les intérêts des Québécoises et des Québécois, le ministre de l'Industrie devrait au moins avoir la décence de rencontrer Mme Dabrowski et son association. Il a probablement jeté tout cela à la poubelle parce qu'il n'avait pas envie de les voir, je vais donc répéter le nom de cette association: l'Association Québécoise de l'Aérospatiale.

Le nom parle de lui-même. Elle représente 230 entreprises de ce secteur et le ministre de l'Industrie devrait, en tant que Québécois, se tenir debout et dire à son chef qu'il veut rencontrer ces gens de l'industrie, qu'il est Québécois et qu'il espère au moins pouvoir les écouter et rapporter ce qu'ils ont à dire. Ce serait la moindre des décences et cela démontrerait que, pour avoir un travail, on n'est pas toujours obligé de se traîner à quatre pattes. On peut se tenir debout, se lever, aller voir son chef et dire qu'on ira rencontrer Mme Dabrowski. Tout le monde serait alors bien content, surtout les gens de l'industrie. Quant à nous, s'il y avait un autre titre que « L'industrie aérospatiale est en colère », on serait bien heureux. Si les députés conservateurs voulaient corriger cela, ils pourraient voter en faveur de la motion de mon collègue du Bloc québécois.

● (1625)

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: l'honorable député de Madawaska—Restigouche, L'assurance-emploi; l'honorable député de Kings—Hants, L'industrie du tourisme.

M. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC): Monsieur le Président, je veux remercier mon collègue de son discours de cinq minutes qui a pris vingt minutes. Il a dit quelque chose pendant son discours et a mentionné quelques chiffres.

[Traduction]

Il a affirmé que le secteur aérospatial du Québec représente 60 p. 100 de toute cette industrie au Canada. Il affirme qu'elle fait 55 p. 100 des achats. Je ne suis pas sûr du chiffre; ce n'est pas vraiment important. Il n'a cessé de dire que les Québécois paient 25 p. 100 des impôts au Canada. Eh bien, ils devraient peut-être obtenir 25 p. 100 des retombées, mais cela ne serait pas équitable et je le comprends. Le gouvernement, en réalité, fait du très bon travail pour le secteur aérospatial québécois.

Il a fait une observation au sujet de Bell et du CH-47. Lorsque Bell fabriquera un hélicoptère qui répondra comme le CH-47 aux besoins des Forces canadiennes, nous envisagerons probablement d'acheter des hélicoptères à Bell. D'ici là, nous allons acheter pour les Forces canadiennes un appareil qui fait ce qu'on attend de lui.

Travaux des subsides

Il a mentionné que nous donnons un coup de main à Boeing en achetant un appareil en fin de série. Je lui ferai remarquer deux ou trois choses. L'une d'elles est que pendant la tempête de verglas au Québec, absolument tous les équipements lourds transportés au Québec pendant cette période l'ont été par un C-17 de l'Armée de l'air américaine. Ce fait va peut-être lui plaire.

Il a déclaré que nous achetons l'appareil en fin de série, ce qui est vraiment n'importe quoi. L'Armée de l'air britannique en achète quatre de plus, qui s'ajoutent aux quatre qu'elle possède déjà. L'Armée de l'air australienne en achète également quatre, tout neufs. Croît-il que l'Armée de l'air britannique vise, elle aussi, à côté de la plaque dans ce dossier? Croit-il que l'Armée de l'air australienne fait fausse route, elle aussi? Que pense le député de leurs décisions d'acheter un appareil qui sera en service pendant des décennies?

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le Président, il y a plusieurs volets à la question de mon collègue. Par rapport au dernier volet, je lui demande de m'expliquer pourquoi les Américains n'achètent plus de ces appareils? Évidemment, ce sont les seuls qui n'en achètent plus. Ils savent très bien qu'une nouvelle génération s'en vient. Que le Canada et l'Australie décident, eux, d'acheter des équipements qui sont en fin de série, je n'ai pas de problème avec cela. C'est leur propre choix et l'avenir les jugera.

Quant aux pourcentages, ce que j'ai dit —et je ne voudrais pas que mon collègue se méprenne —c'est que les Québécois et les Québécoises paient 24 p. 100 de toutes les taxes et impôts au Canada. L'industrie québécoise de l'aérospatiale représente environ 60 p. 100 de l'industrie canadienne dans ce secteur. Le journal dit 55 p. 100. Cela se situe entre 55 et 60 p. 100. On peut donc dire environ 60 p. 100 pour l'industrie aérospatiale.

Toute l'industrie automobile est rendue en Ontario. C'est ce que j'ai dit. On avait une usine GM à Boisbriand qu'on a fermée. Toute l'industrie automobile est en Ontario. Toute l'aide financière donnée à l'industrie automobile l'a été à l'Ontario. Le Québec a payé 25 p. de tout cela. Ce que nous voulons, c'est qu'on reconnaisse que le Québec est un fleuron de l'industrie aérospatiale, que nous en avons environ 60 p. 100, comme le dit la motion de mon collègue aujourd'hui, et que les retombées des contrats accordés par le gouvernement fédéral reviennent au Québec, soit environ 60 p. 100, parce qu'on paye encore 24 p. 100 de toutes les taxes et les impôts, ici, dans ce pays. Nous demandons juste cela, pas davantage. C'est ce que l'industrie demande.

• (1630)

[Traduction]

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, beaucoup de spécialistes du domaine de l'aéronautique estiment que le Manitoba est en mesure d'offrir ce qu'il y a de mieux dans l'industrie aéronautique. Cela me donne l'occasion de rappeler à mes collègues que le Manitoba est le siège d'une industrie aéronautique vibrante, éclectique et diversifiée qui est d'une importance vitale pour l'économie de la province. Je ne veux pas que mon collègue du Québec se méprenne sur le sens de mon intervention. Je veux dire en des termes on ne peut plus clairs que nous voulons notre juste part de tous les contrats industriels liés à l'industrie aéronautique.

Plusieurs d'entre nous ont encore des souvenirs vifs — et à vifs — du contrat des CF-18. Nous avons été lésés, on nous a privés de notre juste part de ce contrat essentiel. Les gens de l'Ouest étaient mécontents au point de défier le gouvernement de l'époque. Cela a provoqué une véritable révolution dans l'Ouest du Canada, un mouvement de protestation. Preston Manning et le Parti réformiste

ont bâti un parti politique basé sur l'humiliation des gens du Manitoba et des gens de l'Ouest, sur l'insulte qu'on leur avait faite, parce que le gouvernement s'était ingéré dans le processus et, en dépit du fait que le Manitoba avait été le soumissionnaire le moins disant, avait décidé d'accorder le contrat à qui? Devinez. Au Québec. Je prends la parole aujourd'hui pour déclarer que nous ne tolérerons plus jamais une telle insulte.

Au terme de ce marché, les contrats sont octroyés en fonction des qualifications des soumissionnaires. Il donne à la compagnie l'option de choisir où elle préfère que le travail soit fait. Il serait insensé d'octroyer les contrats en fonction d'une proportion, de la concentration de l'industrie dans une province donnée. Comment les autres provinces pourraient-elles jamais développer leur industrie si les contrats devaient forcément être octroyés selon cette formule insensée que le Bloc a concoctée?

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le Président, je dirais à mon collègue qu'il est peut-être temps qu'il pense à rejoindre les conservateurs. Son affaire s'en vient bien.

Je n'en veux pas au Manitoba. Je suis content d'apprendre qu'il a une industrie florissante. Tout ce que je souhaite, c'est qu'il ait la proportion de l'argent dépensé qui correspond au travail qu'il donne dans l'industrie. S'il a 25 p. 100 ou 30 p. 100 de l'industrie, qu'il ait 25 p. 100 à 30 p. 100 au chapitre des contrats. Cela me va, je n'ai aucun problème avec cela. Je n'en veux pas au Manitoba, je ne veux rien lui enlever, je ne veux pas prendre quelque chose qui lui appartient. C'est ce que j'ai l'air de vouloir faire selon le député. S'il le pense, qu'il aille voir les conservateurs, parce qu'ils sont bien partis. Cela pourrait gonfler leurs rangs.

M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ): Monsieur le Président, mon collègue d'Argenteuil—Papineau—Mirabel a très bien illustré le fait qu'on n'impose pas le respect de la répartition à l'intérieur du Canada du fait que c'est une compagnie américaine, en l'occurrence Boeing, qui va maintenant décider où les investissements se feront. N'est-ce pas là le meilleur exemple de la réalité qu'on vit, à savoir que le gouvernement s'est départi de ses responsabilités en donnant 9 milliards de dollars directement dans les mains d'une compagnie qui va maintenant définir la politique aéronautique du Canada?

M. Mario Laframboise: Monsieur le Président, mon collègue a tout à fait raison. C'est cela le drame probablement parce que le gouvernement sait très bien où les retombées auront lieu. En donnant les contrats à Boeing, il savait très bien que la répartition se faisait en Ontario et dans l'Ouest canadien. C'est un choix que les conservateurs ont fait de ne pas se lever debout et de se tenir — en tout cas pour le ministre de l'Industrie et le ministre des Transports — pour défendre les intérêts du Québec. Laisser aller l'entreprise privée permettait probablement d'atteindre leurs propres fins. Évidemment, c'est un choix conservateur.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): L'honorable député de Lévis—Bellechasse a la parole pour une brève question. J'invite le député à regarder la présidence parce qu'il pourrait être interrompu si sa définition d'une courte intervention s'avère trop longue.

M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC): Monsieur le Président, je vais tenter de tenir compte de vos paramètres.

J'ai une question bien simple. Où était mon collègue d'Argenteuil—Papineau—Mirabel au cours des 13 dernières années où on a vu le gouvernement libéral abandonner les Forces canadiennes, et notamment toutes les forces aériennes? Finalement, on se ramasse avec des besoins urgents, des besoins impératifs au plan aérien. Où était-il, justement, pour défendre l'industrie aérospatiale canadienne alors que sur des projets de 3,7 milliards de dollars, on a près de 1,9 milliard de dollars de retombées au Canada, dont plusieurs centaines de millions de dollars au Québec et des contrats chez Pratt & Whitney?

• (1635)

M. Mario Laframboise: Monsieur le Président, contrairement à lui, j'étais ici à défendre les intérêts des Québécoises et des Québécois. À cette époque, on se battait en faveur de Partenariat technologique Canada, qui aidait toute l'industrie aérospatiale pour qu'on ait notre part. Dès qu'ils sont arrivés au pouvoir, les conservateurs ont aboli Partenariat technologique Canada. Encore une fois, les Québécoises et les Québécois pourront toujours se fier au Bloc québécois pour défendre leurs intérêts.

[Traduction]

Mme Jean Crowder (Nanaimo—Cowichan, NPD): Monsieur le Président, je suis très heureuse de prendre la parole au sujet de la motion. J'aimerais mettre l'accent sur un aspect en particulier.

La motion demande au gouvernement « de prévoir une juste répartition régionale des retombées économiques pour tous les contrats futurs ». Cette partie de la motion est particulièrement importante, car je crois que c'est ce que cherche chacune des régions du pays, c'est-à-dire des débouchés favorables à un développement économique satisfaisant.

Le Canada est un pays riche en ressources. Nous disposons d'une main d'oeuvre qualifiée. Nous avons le savoir-faire nécessaire pour tirer profit de notre économie nationale et de l'économie internationale. Pourtant, les emplois dans le secteur de la fabrication se raréfient. Au cours des deux dernières semaines, nous avons appris qu'il y aurait d'autres mises à pied dans le secteur de l'automobile en Ontario.

Les néo-démocrates réclament des stratégies nationales dans certains secteurs clés. Nous réclavons une stratégie nationale dans le secteur forestier. Nous réclavons une stratégie nationale dans le secteur de la construction navale. Nous réclavons une stratégie nationale dans le secteur de l'automobile. Mais il y a aussi d'autres secteurs. Par exemple, le secteur du vêtement occupe une grande place à Winnipeg. Le député de Winnipeg-Centre s'est toujours porté à la défense des travailleurs du vêtement de Winnipeg et d'ailleurs au pays.

Nous avons besoin d'un mécanisme qui favorisera le développement économique, qui permettra à nos collectivités d'exploiter leurs ressources locales et qui garantira des retombées à la grandeur du pays, notamment sous la forme de nouveaux emplois intéressants et bien rémunérés.

On a rendu public aujourd'hui un rapport qui porte sur l'écart de prospérité. Le rapport révèle qu'un nombre considérable de personnes sont en train de s'appauvrir. C'est très troublant de constater ces chiffres à notre époque. Notre économie est en effervescence et pourtant, il y a des gens qui s'appauvrissent. Les gens travaillent plus qu'avant, mais leur pouvoir d'achat s'érode.

Il existe des principes clés en ce qui concerne le développement économique communautaire. Dans le livre intitulé *Toward Sustainable Communities: Resources for Citizens and their Governments*,

Travaux des subsides

le professeur Mark Roseland de l'Université Simon Fraser parle de l'importance du contrôle local des ressources locales. Il définit le développement économique communautaire de la façon suivante:

[...] un processus permettant aux collectivités d'élaborer et de mettre en œuvre leurs propres solutions aux problèmes économiques et, ce faisant, de renforcer leurs capacités communautaires à long terme et de favoriser l'intégration d'objectifs économiques, sociaux et environnementaux.

Il dit ceci:

La plupart des initiatives de développement économique communautaire visent essentiellement l'autonomie individuelle et communautaire par le biais de la collaboration, du renforcement des capacités et de la restitution, du marché mondial aux collectivités, du contrôle des entreprises, des capitaux, de la main—d'oeuvre et des autres ressources.

Il ajoute ceci:

L'autonomie locale n'est pas synonyme d'isolement. La diversification des économies locales permet de répondre aux besoins locaux, d'encourager la cohésion, de réduire le gaspillage et de développer des pratiques commerciales plus durables avec les autres collectivités.

Nous parlons aujourd'hui de l'industrie aéronautique au Québec, mais je dirais qu'à la base, les collectivités et les provinces d'un océan à l'autre ont besoin de ce type d'autonomie qui est si important pour assurer leur bon fonctionnement. Il faut tenir compte des aspects sociaux, environnementaux et économiques de nos collectivités. Certains parlent du triple résultat. Beaucoup de nos décisions ne tiennent pas compte de ce triple résultat.

Les activités de recherche et sauvetage constituent un volet très important de l'industrie aéronautique. En Colombie-Britannique et dans bien d'autres régions du Canada, les aéronefs de recherche et de sauvetage à voilure fixe sont très importants dans le fonctionnement des collectivités. Voilà une réalité que le Parti conservateur n'a pas abordée. Des appareils Buffalo de 40 ans sont utilisés dans des missions de recherche et sauvetage. Quand le ministre a été saisi de la question au Comité de la défense, il a dit que le processus n'avancait pas.

• (1640)

Le gouvernement du Canada parle de nouveaux avions de recherche et de sauvetage à voilure fixe depuis des années, mais ni le gouvernement précédent ni le gouvernement actuel n'a joint la parole à l'acte.

J'ai du mal à imaginer que les députés de tous les partis ne seraient pas favorables à de nouveaux avions de recherche et de sauvetage. Ma collègue, la députée de New Westminster—Coquitlam, a présenté la motion n° 283 afin de permettre à la Chambre d'appuyer l'acquisition de nouveaux avions de recherche et de sauvetage. Ces avions et le renforcement de notre souveraineté ne sont pas un objectif de la stratégie d'approvisionnement des conservateurs. Ces derniers ont mis l'accent sur des C-17 qui sont construits par les Américains et qui seront entretenus en partie par eux.

Pour stimuler le développement économique et les emplois rémunérateurs au Canada, nous aimerions assurément investir dans de nouveaux avions de recherche et de sauvetage et nous voudrions qu'ils soient construits et entretenus au Canada.

Beaucoup de gens parlent du maintien de notre souveraineté économique. Pour cela, il est important de faire des investissements stratégiques dans des entreprises et des emplois canadiens.

Travaux des subsides

Au fil des ans, bon nombre d'entre nous ont fait valoir l'importance du développement économique local. Je crois que beaucoup peuvent probablement donner des exemples d'initiatives fructueuses dans leurs circonscriptions. Je sais que les députés du Bloc parlent avec passion du développement économique fécond dans leurs circonscriptions.

J'aimerais faire ressortir un point en particulier. C'est très pertinent étant donné que nous avons débattu le projet de loi C-45, la nouvelle Loi sur les pêches. Nous savons que les pêcheurs sportifs apportent une contribution importante à l'économie de la Colombie-Britannique. Cette province peut s'enorgueillir de nombreuses initiatives économiques positives. Je veux parler d'une initiative à Nanaimo. L'entreprise St. Jean's Salmon Fish Cannery à Nanaimo s'est engagée dans l'industrie de la pêche sportive il y a 40 ans. Je vais lire un extrait du site web de l'entreprise:

Armand St. Jean s'était lancé dans la fabrication artisanale de produits: il fumait les huîtres et faisait la mise en conserve de chaudière de palourdes au fond de son garage. Des pêcheurs sportifs américains impressionnés lui ont suggéré de se lancer dans la mise en conserve de saumon. L'idée a plu à M. St. Jean, qui a remis en état un vieux hangar à bateaux et s'est mis au travail. On connaît la suite. Gérard St. Jean s'est joint à son père. Il a construit de nouvelles installations étant donné l'essor de l'entreprise et il a surmonté les difficultés économiques du début des années 1980. Puis il a vu l'entreprise croître en 1986.

En plus du saumon en conserve, des huîtres et de la chaudière de palourdes, la St. Jean's Cannery & Smokehouse a ajouté à sa production le thon blanc mis en conserve sans eau ni huile, les chanterelles de la côte ouest en conserve, les pâtés aux fruits de mer, la soupe aux huîtres et les palourdes jaunes.

On lit plus loin sur le site:

L'entreprise, qui n'était à ses débuts, en 1961, qu'une petite installation de mise en conserve derrière la maison, est maintenant pratiquement la seule qui offre tous les services de transformation aux pêcheurs sportifs de la Colombie-Britannique.

C'est un exemple de succès économique. Quand on parle de retombées industrielles, en général ou dans le domaine de l'aérospatiale, il faut tenir compte d'un facteur que les économistes appellent l'effet multiplicateur. Que ce soit dans le domaine de l'aérospatiale, du vêtement, de la construction navale ou de la foresterie, il arrive souvent qu'entre deux et sept emplois indirects soient créés pour chaque emploi direct. Le nombre d'emplois indirects créés dépend du type d'industrie, mais selon moi toute initiative de développement économique contribue au soutien d'autres fournisseurs et du secteur des transports. Ce sont ces importantes initiatives qui gardent nos localités vivantes et dynamiques.

Je veux aborder brièvement la question du bois d'oeuvre. Nous avons eu des désaccords profonds avec le Bloc concernant l'accord sur le bois d'oeuvre. En Colombie-Britannique, nous avons parlé de l'importance de cet accord en pensant aux retombées économiques et à ce qu'il représentait à l'échelle régionale.

Dans un communiqué de presse intitulé « L'Accord sur le bois d'oeuvre met des emplois en danger dans les localités forestières de la Colombie-Britannique », le Centre canadien de politiques alternatives affirme ceci:

Le nouvel accord sur le bois d'oeuvre conclu entre le Canada et les États-Unis, s'il est ratifié par le Parlement du Canada [...]

— et nous savons qu'il l'a été —

[...] est de mauvais augure pour les collectivités de la Colombie-Britannique tributaires de la forêt. Selon un nouveau rapport du Centre canadien de politiques alternatives, cette entente nuira aux efforts de l'industrie forestière de cette province pour offrir des produits transformés et entraînera une hausse des exportations de grumes. Dans les deux cas, cela signifie moins d'emplois pour le secteur forestier de la Colombie-Britannique.

• (1645)

Lorsqu'il est question d'aéronautique, on ne se soucie pas seulement des emplois directs, mais aussi des emplois indirects qui

sont si importants. Nous savons à quel point l'effet multiplicateur est essentiel pour assurer la diversité économique de nos collectivités.

Dans le même communiqué, on déclare également ceci:

Le rapport intitulé *Softwood Sellout: How BC Bowed to the US and Got Saddled with the Softwood Lumber Agreement* montre comment le gouvernement de la Colombie-Britannique s'est efforcé depuis presque cinq ans de restructurer à fond ses politiques forestières, mais sans réussir à apaiser le lobby du bois d'oeuvre des États-Unis. Les changements suivants ont notamment été effectués:

élimination des lois qui obligeaient les forestières à exploiter certaines scieries, élimination des encans publics de bois d'oeuvre visant expressément les fabricants à valeur ajoutée,

élimination des encans de bois d'oeuvre visant les petites scieries indépendantes,

élimination des interdictions visant les déchets de bois sur les lieux d'extraction.

« Ces changements et d'autres ont été effectués en réaction aux « perceptions » des États-Unis selon lesquelles la Colombie-Britannique subventionnait son secteur forestier », selon Parfitt. « Ils ne correspondaient dans aucun cas à l'intérêt public. Tous ces changements ont fait du tort à des collectivités britanno-colombiennes. La fabrication à valeur ajoutée est à la baisse, l'exportation de grumes est à la hausse et de vastes quantités de billes utilisables sont laissées sur le terrain au lieu d'être transformées. »

Les répercussions de ce genre de politiques sont encore visibles dans la circonscription de Nanaimo—Cowichan. Des scieries ont fermé leurs portes et des usines de pâtes et papiers sont en très grave difficulté à cause du manque d'approvisionnement en fibres. Nous n'avons encore rien vu des répercussions de cette entente.

Il est question de développement économique. Il est question de disparités régionales. En Colombie-Britannique, les disparités régionales existent certainement.

Le rapport *Softwood Sellout* contenait un certain nombre de recommandations. Je ne pourrai pas les passer toutes en revue dans le peu de temps qui m'est imparti. Cependant, ce à quoi on a notamment assisté en Colombie-Britannique, ce fut la disparition des exigences de transformation locale. Il s'agissait de ce qu'on appelait des dispositions de dépendance. Elles sont d'une grande importance puisqu'elles avaient trait au fait que, en Colombie-Britannique, province riche en forêts, 95 p. 100 des terres appartiennent à l'État. Elles appartiennent donc à la population de la Colombie-Britannique et elles faisaient l'objet d'un contrat social.

En vertu de ce contrat social, les arbres abattus en Colombie-Britannique devaient être transformés localement. Cet aspect a beaucoup d'importance. Nous parlons d'une ressource qui appartient aux citoyens de la Colombie-Britannique. Ils en sont les propriétaires absolus et, par conséquent, les retombées directes de l'exploitation des arbres devraient profiter aux collectivités.

Au lieu de cela, nous avons constaté l'effritement de ce contrat social. Les exportations de grumes ont augmenté et les arbres sont expédiés chez nos voisins du Sud pour y être transformés.

M. Pat Martin: C'est de la trahison économique.

Mme Jean Crowder: Le député de Winnipeg-Centre a tout à fait raison. C'est de la trahison économique. Nous voyons plutôt nos collectivités perdre des emplois bien rémunérés.

La scierie de Youbou a fermé ses portes il y a quelques années. Une grande partie de ses travailleurs n'ont jamais retrouvé l'équivalent des excellents emplois qu'ils y occupaient auparavant. Bien des gens ont dû quitter notre collectivité pour trouver du travail ailleurs, parce que ce contrat social avait été aboli. La scierie de Youbou, qui était partie intégrante de la collectivité depuis des dizaines d'années, n'avait plus accès à l'approvisionnement de fibre ligneuse nécessaire pour l'alimenter. Des générations de familles ont travaillé dans cette scierie avant qu'elle ne soit démolie.

Travaux des subsides

Ken James, un activiste de la Youbou Timberless Society, a soulevé sans répit cette question et l'a portée à l'attention des politiciens fédéraux et provinciaux. Des centaines de camions chargés du bois de la vallée sont allés approvisionner d'autres usines. Les familles de Nanaimo—Cowichan sont au chômage depuis. À notre époque, c'est tout simplement honteux. En outre, nous continuons à appuyer des politiques qui sapent la santé et la vitalité de nos collectivités.

• (1650)

Sous la rubrique « La fin des approvisionnements garantis en fibre ligneuse pour les scieries à valeur ajoutée », on peut lire dans le même rapport:

Un deuxième lot de bois a également été offert par appel d'offres, mais seuls les fabricants de produits du bois à valeur ajoutée avaient le droit de participer, ce qui incluait toute une gamme d'entreprises fabriquant des produits allant de la planche entée (de longues planches obtenues en assemblant bout-à-bout, à la colle, des planches plus courtes) aux produits haut de gamme comme les cadres de fenêtre, les meubles et les instruments de musique. Dans ces encans, les entreprises devaient présenter des offres précisant essentiellement le type de produits qu'elles fabriquaient, le nombre d'emplois qu'elles allaient créer et l'endroit où elles les créeraient.

Toujours dans le rapport, on ajoute ceci:

Le programme d'appels d'offres a ensuite été aboli. Par conséquent, les fabricants de produits à valeur ajoutée n'ont plus d'accès à une réserve distincte de matière ligneuse et doivent désormais faire face à la concurrence sur le marché « ouvert ». Le problème, c'est qu'on continue de se demander si ce marché est vraiment ouvert et si les scieries à valeur ajoutée peuvent vraiment affronter sur un pied d'égalité les grands producteurs de bois d'oeuvre et les autres grands consommateurs de billes.

Dans nombre de nos collectivités, il y a de petits fabricants qui n'ont pas les reins assez solides pour livrer concurrence aux grosses entreprises dans un marché ouvert. Pour assurer la diversité économique dans nos collectivités, nous devons tabler sur nos compétences, faire en sorte que la chaîne d'approvisionnement soit bien en place et veiller à appuyer les efforts de la collectivité.

La survie économique de nombre de nos collectivités repose sur les produits ligneux à valeur ajoutée. Dans Nanaimo—Cowichan, la circonscription que je représente, il y a plusieurs petits fabricants de portes et fenêtres qui emploient de 30 à 50 personnes, sans parler des retombées générées. Nombre de nos fabricants de meubles hors série font des meubles de grande qualité pour lesquels la demande est forte, mais ils ont de la difficulté à s'approvisionner en bois. Sur l'île de Vancouver, où j'habite, il y a beaucoup d'arbres, mais ces petits fabricants n'y ont pas accès de manière équitable.

Pour soutenir la vitalité économique des collectivités., nous avons besoin de politiques et de stratégies appuyant ces initiatives.

J'aimerais maintenant parler du dendroctone du pin. En Colombie-Britannique, cet insecte a causé un désastre économique et environnemental. Permettez-moi de citer des extraits d'un rapport que la Fondation David Suzuki a publié en 2001. Il s'agit d'un article scientifique sur les solutions de rechange aux mesures sanitaires de lutte contre le dendroctone du pin. Les chiffres sont encore plus alarmants aujourd'hui, mais je vais fournir les chiffres du rapport, qui sont pour le moins saisissants. Voici:

Depuis 1997, le dendroctone du pin [...] a infesté 300 000 hectares de forêt de pin tordu au centre de la Colombie-Britannique. Lors d'épidémies antérieures, le dendroctone du pin avait tué 80,4 millions d'arbres par année sur 450 000 hectares aux quatre coins de la province. Cet insecte est le deuxième agent perturbateur naturel le plus important après les feux de forêt.

L'approche du ministère des Forêts de la Colombie-Britannique consiste à récolter rapidement les arbres infestés et morts afin de ralentir la propagation, de mitiger l'impact de celle-ci sur les stocks de bois et de réduire les pertes sur la valeur de la matière ligneuse. Cette approche est assortie de mesures de soutien, dont le rajeunissement de la coupe annuelle permise dans certaines régions, l'atténuation des règlements environnementaux et la planification....

Le grand problème de cette approche est que ces coupes sanitaires à grande échelle ont des répercussions économiques et sociales à long terme sur nos collectivités. Nous ne prévoyons pas suffisamment à l'avance afin de pouvoir discuter de la mise en place d'un plan économique qui permettra d'aborder les facteurs qui influenceront sur ces collectivités au cours des 10 à 15 prochaines années.

Beaucoup de collectivités dépendent lourdement du secteur forestier. Si elles ne possèdent pas de plan économique pour les aider à faire face aux répercussions de ces coupes, je ne sais pas ce que l'avenir leur réservera. Nous avons vu d'autres collectivités en Colombie-Britannique perdre leur unique industrie, ce qui a entraîné leur abandon.

Dans le contexte de cette motion, nous devrions étudier des stratégies beaucoup plus globales portant sur les collectivités et le développement économique qui tiennent compte de ce triple résultat.

• (1655)

[Français]

M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ): Monsieur le Président, j'ai écouté avec intérêt le discours de ma collègue et je considère intéressant d'élargir la façon de voir les choses en termes d'intervention économique du gouvernement.

À mon avis, elle sera d'accord avec moi pour dire que c'est totalement indécent que le gouvernement conservateur accorde 9 milliards de dollars en contrats à une compagnie américaine comme Boeing ou Lockheed Martin sans exiger d'aucune façon une répartition qui respecte la répartition de l'activité dans l'industrie aéronautique. À mon avis, cela va à l'encontre de tout sens des responsabilités, lorsqu'on a 9 milliards de dollars qui ne viennent pas du privé, mais des impôts des Canadiens et des Canadiennes, des Québécois et des Québécoises. Dans le cas des C-17, ces 9 milliards de dollars sont donnés à une entreprise sans appel d'offres, sous forme de contrat de gré à gré. De plus, on impose des conditions qui font qu'un certain pourcentage de retombées ira à l'industrie aéronautique et un autre pourcentage à autre chose.

Il n'y a donc aucun respect de la structure existante de l'industrie aéronautique au Canada, ce qui fait qu'une compagnie privée va maintenant avoir le contrôle total des orientations de l'aéronautique, d'autant plus que le gouvernement conservateur n'a aucune politique en cette matière, d'aucune façon. Il a fait mourir Partenariat technologique Canada. De l'autre côté, il va maintenant à l'extrême et donne 9 milliards de dollars en contrats sans appel d'offres, en accordant une liberté totale à la compagnie qui recevra le contrat. En conséquence, cela peut vouloir dire des investissements qui ne sont pas les meilleurs choix, ni pour le Québec ni pour le Canada.

Comme la motion du Bloc le propose dans sa vision des choses, n'aurait-il pas été mieux qu'on respecte la répartition géographique et l'importance qu'il y a dans l'économie?

Par exemple, le secteur de l'automobile est important en Ontario et on a accepté qu'il y ait un investissement majeur dans ce secteur. N'y aurait-il pas possibilité de faire la même chose du côté de l'aéronautique et de s'assurer qu'on a toutes les retombées maximales?

Mon collègue d'Argenteuil—Papineau—Mirabel a donné les meilleurs exemples. Concrètement, dans sa région, autour de Mirabel, il y a une volonté de développer l'aéronautique et Bombardier investit déjà dans cette région. N'est-il pas possible d'avoir un certain contrôle sur la façon dont les 9 milliards de dollars seront dépensés?

Travaux des subsides

[Traduction]

Mme Jean Crowder: Monsieur le Président, le député soulève une question très valable. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi nous concluons des marchés à fournisseur unique avec des fournisseurs étrangers, qui ne prévoient pas de bonnes retombées économiques pour le Canada.

Je veux parler de construction navale pour un instant. En Colombie-Britannique, le gouvernement provincial a décidé de faire construire nos traversiers à l'étranger, et il demande maintenant au gouvernement fédéral de ne pas lui faire payer la taxe de 25 p. 100 pour les navires qui sont construits à l'extérieur du Canada.

Tout de même, nous devrions élaborer des politiques qui appuient nos industries nationales. En effet, un employé qui a un travail bien rémunéré versera des impôts au Canada, et cela générera d'autres emplois. C'est l'effet multiplicateur dont je parlais auparavant. Nous devrions nous efforcer d'appuyer et d'encourager les industries canadiennes afin que les travailleurs canadiens puissent accéder à ces emplois.

[Français]

M. Luc Malo (Verchères—Les Patriotes, BQ): Monsieur le Président, comme on le sait, il est possible d'exclure les achats militaires des contrats commerciaux et d'inscrire à l'intérieur de ces contrats un certain nombre de clauses qui permettent justement d'assurer que des retombées équitables sont rendues à l'acheteur, à l'acquéreur.

Ma collègue peut-elle me dire si, parmi ces différentes clauses qui peuvent être ajoutées à un contrat d'achat d'équipement militaire, une clause de répartition régionale est une clause acceptable en soi, voire même souhaitable?

● (1700)

[Traduction]

Mme Jean Crowder: Monsieur le Président, ce que nous tentons de déterminer ce sont les retombées économiques qui devraient rester au Canada. Nous voulons que les Canadiens d'un bout à l'autre du pays bénéficient de ces emplois.

Je me demande pourquoi nous ne soutenons pas le développement des industries au lieu de recourir à des fournisseurs étrangers pour un grand nombre de ces contrats. Lorsque nous sommes forcés de faire affaire avec des fournisseurs étrangers, nous devons nous assurer que la majorité des retombées aillent aux Canadiens et nous devons éviter les situations, comme celles dont nous avons pris connaissance dernièrement, dans lesquelles des Canadiens ont été empêchés de travailler sur des contrats avec des fournisseurs étrangers.

Nous voulons nous assurer que le Canada bénéficie de la majorité des retombées économiques.

[Français]

M. Gilles-A. Perron (Rivière-des-Mille-Îles, BQ): Monsieur le Président, nous sommes à la fin de la journée d'opposition, et le débat porte sur les achats d'avions de Boeing. Une question m'intéresse et m'intrigue. J'aimerais avoir un éclaircissement de la part des gens de la Chambre.

Le gouvernement d'en face ne se met-il pas à genoux devant la compagnie Boeing? En effet, si la compagnie Boeing donne des contrats au Québec, il est possible que ces contrats soient remplis par les concurrents de Boeing.

Je pense à Canadair, à Bombardier. Bombardier fabrique des avions moyen courrier qui font compétition aux avions commerciaux de Boeing. Je pense à Messier-Dowty qui fait des trains

d'atterrissage. Je pense aux compagnies de la région de Trois-Rivières qui se spécialisent dans la finition intérieure et extérieure —, des spécialistes en peinture. Je pense à tous ces gens.

Est-ce que ce serait faire de l'« à-plat-ventrisme » devant une multinationale américaine, si nous disions que nous voulons garder le contrôle de toute l'industrie aéronautique liée aux C-17?

[Traduction]

Mme Jean Crowder: Monsieur le Président, j'ai donné comme exemple les avions de recherche et de sauvetage pour montrer que le gouvernement conservateur n'a pas de politique cohérente d'appui des autres segments de l'industrie aéronautique. Je le répète, la députée de New Westminster—Coquitlam a présenté à la Chambre une motion exhortant le gouvernement à appuyer la revitalisation des avions de recherche et de sauvetage. On parle constamment de solution purement canadienne. Nous avons effectivement besoin d'une solution purement canadienne en ce qui concerne certaines de ces initiatives. Le gouvernement ne fait pas preuve de leadership auquel s'attendent les Canadiens dans certains dossiers.

[Français]

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Nous avons le temps pour une courte question.

L'honorable député de Rivière-des-Mille-Îles a la parole.

M. Gilles-A. Perron: Monsieur le Président, j'aurais une courte question. Je suis tout à fait d'accord avec ma collègue d'en face. Malheureusement, oui, au Canada, l'aspect avionique est bombardé de tous côtés — pour utiliser un terme de guerre —, par des compagnies étrangères qui viennent essayer de chercher des pièces.

Puisqu'on me fait signe d'accélérer, je demande les commentaires de la députée à ce sujet.

[Traduction]

Mme Jean Crowder: Monsieur le Président, notre porte-parole en matière d'industrie, qui vient de Windsor, parle sans cesse des entreprises étrangères qui achètent les ressources du Canada, ce qui a pour effet d'en priver les Canadiens. Il déplore aussi que nous achetions à l'étranger des choses que nous pourrions produire au Canada. Comme je l'ai dit, il faut examiner notre stratégie industrielle et économique afin de régler...

● (1705)

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Nous reprenons le débat. Le député de Lévis—Bellechasse a la parole.

[Français]

M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de participer au débat d'aujourd'hui.

On parle de laisser-aller, aujourd'hui. Parle-t-on du laisser-aller du Bloc québécois en matière de défense? C'est un parti fédéral qui n'a aucun programme d'acquisition d'équipements militaires pour les Forces canadiennes. C'est un parti qui a fermé les yeux pendant les 13 années où le gouvernement libéral a littéralement abandonné les Forces canadiennes, notamment du côté des avions.

Entre 1993 et aujourd'hui, le nombre d'avions a été réduit de moitié. Des avions qui nous restent, plusieurs ne sont nécessairement pas opérationnels. En effet, ou bien ils ont atteint leur fin de durée de vie utile, ou bien ils sont dans un état qui ne leur permet pas voler.

Travaux des subsides

Pourtant, c'est à notre armée qu'on demande d'accomplir des missions humanitaires et militaires. Elle a aussi des missions chez nous pour nous venir en aide, comme par exemple, lors de la crise du verglas et des inondations au Saguenay ou encore lors des Jeux olympiques de Vancouver.

Il faut du culot pour déposer une telle motion aujourd'hui, alors que depuis un an, notre gouvernement agit et pose des gestes concrets, d'abord, pour donner aux Forces canadiennes les outils dont elles ont besoin pour accomplir leurs missions. Mes collègues du Bloc québécois reconnaîtront que c'est un champ de compétences fédéral. Il est donc nécessaire d'assurer les équipements adéquats aux Forces canadiennes.

De plus, au cours de cette année, on a amorcé un programme d'achat d'avions, parce que Dieu sait si nos Forces canadiennes ont besoin d'avions tactiques, d'avions stratégiques, d'hélicoptères et d'avions de sauvetage, mais heureusement avec le plan « Le Canada d'abord », on échelonnera les achats et on les intégrera à notre budget, un peu comme on intègre des paiements d'automobile.

En tant que gouvernement et en tant que pays, on a besoin d'équipements militaires pour assurer nos obligations ici et à l'extérieur.

Je rappelle simplement que le contrat des C-17 en est un de 3,7 milliards de dollars. C'est la première fois qu'un gouvernement demande une répartition du dollar par dollar. Chaque dollar donné pour un contrat militaire à une entreprise privée devra être réinvesti ici, au pays, dans des secteurs de technologie de pointe, d'une part.

D'autre part, depuis un an, Travaux publics et services gouvernementaux Canada a fait au Québec le plus gros investissement jamais fait au pays. Il s'agit de 350 millions de dollars pour Pratt & Whitney à Longueuil, pour l'industrie aéronautique canadienne et québécoise.

Je suis fier, il est vrai, de faire partie d'un gouvernement qui veille à l'acquisition d'équipements efficaces pour les Forces canadiennes qui en ont grand besoin et ce, de façon ouverte et transparente.

[Traduction]

Comme le ministre de la Défense nationale l'a indiqué récemment lorsqu'il a comparu devant le Comité permanent de la défense nationale, des années de demande refoulée sur le plan des investissements et de la restructuration du capital déterminent le programme actuel d'acquisition. Le gouvernement se heurte à des pressions énormes pour raccourcir les délais de livraison et rationaliser le processus d'acquisition. Si le ministère de la Défense nationale et les Forces canadiennes traitent des milliards de dollars d'immobilisations, c'est parce que les gouvernements précédents n'ont pas investi les sommes nécessaires à leur bon fonctionnement.

[Français]

De nombreuses années de sous-financement ont provoqué une situation difficile. Nous avons un énorme arriéré à gérer. L'équipement aurait dû être remplacé depuis longtemps. Par exemple, je me suis rendu à Kandahar, en janvier, à bord d'un avion Hercules. Certains des avions de cette flotte sont présentement remisés, parce qu'ils ont atteint la fin de leur durée de vie utile. Les C-17 que nous allons acquérir sont des avions versatiles, qui pourront servir à des fins tactiques et stratégiques, et qui nous permettront, pendant qu'on envisage le remplacement des avions Hercules, de continuer à remplir nos obligations.

L'acquisition de nouvelles capacités est indispensable et a été complètement négligée par le gouvernement précédent. Ce n'est pas une bonne décision pour la simple et bonne raison qu'on continue à

investir chaque année. Pourtant, ce n'est plus un investissement; ce sont des dépenses. Il nous coûte plus cher en pièces de rechange qu'en achat d'équipement.

Les conservateurs désirent s'assurer de garder des équipements modernes, ce qui réduira les coûts d'entretien, les frais d'opération, l'achat de pièces de rechange. On aura un budget sensiblement égal; en revanche, on aura des équipements modernes. Surtout, nos Forces canadiennes auront les équipements dont elles ont besoin pour accomplir leur mission. Nous avons entrepris d'établir les besoins en équipement militaire pour les années à venir et de déterminer la meilleure façon, pour l'industrie canadienne, de contribuer à la réalisation d'un avenir sûr pour notre pays. Nous faisons tout cela de manière durable et abordable.

L'achat d'équipement militaire implique principalement trois ministères, soit le ministère de la Défense nationale, qui définit les besoins; le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, qui gère les contrats; et Industrie Canada, qui s'assure qu'il y a des retombées industrielles. Comme je l'ai mentionné plus tôt, c'est la première fois qu'un gouvernement dit « dollar pour dollar »: un dollar d'achat d'équipement militaire, un dollar investi au Canada dans des secteurs de pointe.

Dans le cadre de notre effort visant à faire des acquisitions de façon plus intelligente et plus efficace, nous nous efforçons aussi d'acheter plus de produits d'emploi courant. Cela réduit la nécessité de développer de coûteux prototypes et adaptations et permet au système d'acquisition de réagir plus rapidement. On achète des équipements existants, des équipements fonctionnels et performants qui répondent aux besoins des Forces canadiennes.

Auparavant, on faisait des devis de cinq pouces d'épaisseur, et cela prenait des années, parfois jusqu'à 15 ans, pour acheter des équipements militaires. Heureusement, ce temps est révolu. Maintenant, on définit les exigences stratégiques en matière de rendement — un devis de performance, en quelque sorte. On définit le besoin, et ce sont les Forces canadiennes qui sont le mieux placées pour définir leurs besoins. À partir de ce moment, on se retourne vers les fournisseurs pour voir ce qu'ils sont en mesure d'offrir pour répondre aux besoins.

Cela permet d'éviter les longues procédures ministérielles aboutissant à des centaines de pages de spécifications techniques longues et détaillées, comme je l'ai déjà mentionné.

Le contrat relatif aux C-17, récemment signé, constitue un excellent exemple de la façon dont notre gouvernement fait bien les choses et respecte ses engagements. Il constitue aussi une bonne nouvelle, non seulement pour nos militaires — hommes et femmes —, mais aussi pour l'ensemble de la population canadienne. En fait, en août prochain, soit seulement 14 mois après avoir annoncé notre intention de nous porter acquéreurs de quatre aéronefs, le premier C-17 atterrira à la 8^e Escadre à Trenton. C'est un processus qui s'est accompli très rapidement. Nous avons grandement besoin de ces avions.

Ce matin, j'ai pris part au Comité permanent de la défense nationale. M. Douglas Bland, président de la chaire d'études en gestion de défense de l'Université Queen's de Kingston, disait que quatre C-17, c'était vraiment un minimum. À son avis, les débats devraient porter sur le nombre d'avions. Il disait même qu'on aurait dû acquérir plus d'avions — 8, 14 ou même 16 avions. Il faut quand même tenir compte de la capacité de payer des contribuables.

Initiatives parlementaires

On a quatre C-17, quatre avions qui sont nécessaires et qui sont un produit éprouvé. Ce n'est pas un équipement qui nous occasionnera des surprises; c'est un équipement éprouvé. C'est très sécurisant, surtout lorsqu'on sait qu'on se servira de ces avions lors de missions humanitaires ou dans des situations d'urgence.

Nos Forces canadiennes n'auront plus à compter uniquement sur nos alliés pour le transport aérien en vue de réagir aux situations de crise. Non seulement parfois faut-il nous appuyer sur nos alliés, mais il faut aussi parfois nous appuyer sur des pays étrangers, moyennant des avions qui ne sont pas nécessairement en mesure de garantir la sécurité de nos militaires ou des passagers qui prennent place à bord de ces avions.

• (1710)

Les Forces canadiennes n'auront plus à attendre des années pour avoir l'équipement dont elles ont besoin pour faire le travail aujourd'hui.

[Traduction]

La vision qui sous-tend notre stratégie de défense « Le Canada d'abord » est une marine présente sur nos trois océans, une armée solide, une force aérienne revitalisée et des forces spéciales aptes à réagir rapidement. Avec cette stratégie, nous donnons à nos soldats, à nos marins et à nos aviateurs ce dont ils ont besoin pour réussir.

• (1715)

[Français]

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Comme il est 17 h 15, conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, toutes questions nécessaires pour disposer de la motion de l'opposition sont réputées mises aux voix et le vote par appel nominal est réputé demandé et différé jusqu'au mardi 20 mars 2007, à la fin de la période prévue pour les ordres émanant du gouvernement.

[Traduction]

M. Rick Casson: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour considérer qu'il est 17 h 30.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Comme il est 17 h 30, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

LA LOI SUR LE DIVORCE

La Chambre passe à l'étude du projet de loi C-252, Loi modifiant la Loi sur le divorce (droit d'accès d'un époux en phase terminale ou dans un état critique), dont le comité a fait rapport avec des propositions d'amendement.

M. Rick Casson (Lethbridge, PCC) propose que le projet de loi modifié soit agréé.

(La motion est adoptée.)

M. Rick Casson propose que le projet de loi soit lu pour la troisième fois et adopté.

Mme Betty Hinton (secrétaire parlementaire du ministre des Anciens Combattants, PCC): Monsieur le Président, je suis honorée d'intervenir aujourd'hui en faveur du projet de loi C-252.

Cependant, avant de débiter, je voudrais d'abord exprimer mes condoléances les plus sincères aux enfants et à la familles du citoyen dont la douloureuse expérience a incité le député de Lethbridge à présenter ce projet de loi.

L'esprit du projet de loi C-252, c'est avant tout la compassion. Il a pour objectif d'aider les enfants de parents divorcés à trouver la tranquillité d'esprit avant le décès imminent de l'un de leurs parents.

La dissolution d'un mariage n'est pas un événement heureux. Il peut s'agir d'une épreuve bouleversante et stressante pour tous les membres de la famille. Les enfants peuvent être sérieusement marqués par le divorce de leurs parents. Ils vivent souvent la séparation de leurs parents comme une perte, la perte de ce qu'était leur famille. Les enfants ont souvent le sentiment de ne pas avoir suffisamment leur mot à dire dans les décisions qui façonnent leur vie durant le divorce de leurs parents.

Apprendre qu'on est en phase terminale peut, de la même façon, engendrer un sentiment de tristesse et d'impuissance. Pour un enfant qui souffre déjà de la séparation de ses parents, la perte imminente de l'un d'eux peut s'avérer dévastatrice. Du point de vue d'un parent qui va mourir, la présence de l'enfant peut alléger une partie de la souffrance qui accompagne ces moments difficiles. Du point de vue de l'enfant, le fait de pouvoir rendre ses derniers hommages à un parent peut l'aider à tourner la page et à trouver la tranquillité d'esprit.

Je crois que la plupart des Canadiens conviendront qu'un parent devrait pouvoir mourir en paix entouré de ses enfants, à moins que ce ne soit pas dans l'intérêt de ceux-ci.

Mon collègue a déposé ce projet de loi pour veiller à ce que les enfants puissent dire adieu à un parent atteint d'une maladie en phase terminale ou qui se trouvent dans un état critique, pourvu que ce soit dans leur intérêt. Il importe de noter que l'intérêt de l'enfant reste la première considération dans ce cas. Toutefois, le projet de loi permet au tribunal de tenir compte du temps qu'il reste à un parent pour qu'il puisse passer ses derniers moments avec ses enfants.

Le projet de loi C-252 établira, s'il est adopté, qu'une maladie en phase terminale ou un état critique constitue un changement suffisant de la situation pour qu'un juge puisse ordonner une modification du droit de visite, si cela est dans l'intérêt de l'enfant.

Je dois dire que j'ai trouvé extrêmement touchant l'appui que les autres députés ont manifesté lorsqu'ils ont compris l'objet du projet de loi.

Chez certains enfants, le divorce laisse des séquelles qui durent toute la vie. Souvent, les parents peuvent s'entendre sur la façon d'élever les enfants après le divorce. Ils peuvent alors régler les nombreux problèmes psychologiques et financiers découlant de leur rupture, avec l'aide des services de justice familiale de nos partenaires provinciaux et territoriaux. Lorsque les parents peuvent s'entendre, on peut penser que les enfants s'en portent mieux.

L'insistance sur l'intérêt des enfants peut être plus facile si les parents ne se battent pas entre eux pour savoir qui a gagné et qui a perdu. En cas de maladie, la compassion est également plus facile si la séparation s'est faite à l'amiable. Toutefois, il y a des parents qui sont incapables de s'entendre sur la façon d'élever les enfants après le divorce. Certains ont même de la difficulté à faire passer l'intérêt des enfants en premier. Ils auront alors besoin de l'aide des tribunaux pour trouver une solution privilégiant l'intérêt des enfants.

Initiatives parlementaires

Malheureusement, il arrive aussi qu'un père ou une mère apprenne que ses jours sont comptés et veuille passer ses derniers moments en compagnie des membres de sa famille et de ses amis. Nous pouvons tous comprendre combien il est important pour les gens d'être entouré d'être aimés dans de telles situations. Les moments passés ensemble sont importants aussi bien pour le parent qui va mourir que pour ceux qui lui survivent.

Dans certains cas, lorsqu'un des anciens conjoints est à l'article de la mort, l'autre – aussi inexplicable que cela puisse paraître – peut refuser de le laisser voir les enfants. Autrement dit, l'un des parents peut empêcher un enfant de voir une dernière fois son père ou sa mère sur son lit de mort.

Pouvons-nous ne pas intervenir dans une situation de ce genre? Nous avons la possibilité de modifier la Loi sur le divorce pour permettre à un mourant et à ses enfants de passer quelque temps ensemble et de se soutenir mutuellement dans un moment difficile.

Je voudrais consacrer quelques minutes aux dispositions de la Loi sur le divorce concernant la garde et le droit de visite.

L'article 16 de la Loi sur le divorce énonce les critères relatifs à la garde des enfants et au droit de visite ainsi qu'aux ordonnances correspondantes. Ces ordonnances ne sont rendues que sur la base de l'intérêt de l'enfant. L'article 16 de la Loi sur le divorce impose en outre au tribunal de respecter le principe selon lequel l'enfant doit avoir avec chaque époux le plus de contact compatible avec son propre intérêt.

• (1720)

L'article 17 de la loi permet à un parent de demander une modification de l'ordonnance de garde et d'accès originale ou provisoire en cas de modification importante de la situation. Comme pour l'article 16, l'intérêt de l'enfant est la considération primordiale pour toute modification d'une ordonnance, et le tribunal doit rendre une ordonnance selon laquelle l'intensité du contact de l'enfant issu du mariage avec l'un ou l'autre des conjoints est celle qui est conforme à son intérêt.

L'article 16 de la Loi sur le divorce, dans son libellé actuel, donne déjà réponse, dans une large mesure, à la question soulevée par le projet de loi C-252. La raison en est que, du fait que l'article 16 de la Loi sur le divorce exige que toute ordonnance soit rendue en fonction de l'intérêt de l'enfant et qu'un maximum de contact soit assuré entre l'enfant et les parents, les tribunaux ont déjà suffisamment de pouvoirs discrétionnaires pour rendre les ordonnances qui s'imposent.

De plus, bien que tous les tribunaux soutiennent qu'aucun parent n'a de droit d'accès absolu, la plupart d'entre eux acceptent qu'il est dans l'intérêt de l'enfant d'avoir une relation significative avec les deux parents si aucune bonne raison ne l'empêche.

La modification proposée de l'article 17 de la Loi sur le divorce vient préciser que l'état critique d'un parent ou sa maladie terminale constitue un changement de situation, ce qui peut donner lieu à une variation possible de l'ordonnance de garde et d'accès. La disposition donne également instruction aux tribunaux de rendre une ordonnance en matière d'accès qui, dans les circonstances, correspond à l'intérêt de l'enfant.

Je signale que le Comité permanent de la justice et des droits de la personne a proposé un amendement au projet de loi qui le rendrait plus conforme au libellé actuel de la Loi sur le divorce. En matière législative, la cohérence est importante. J'estime que cet amendement devrait être accepté et que la Chambre devrait adopter le projet de loi C-252.

Ce projet de loi assurera une plus grande certitude et facilitera les demandes de modification pour des parents en phase terminale ou dans un état critique.

La plupart des enfants souhaitent et nécessitent un contact continu avec leurs deux parents. Ils décrivent souvent l'absence de ce contact comme étant l'un des aspects les plus difficiles de la séparation de leurs parents.

Mon gouvernement est d'avis qu'il est important que, lorsque des parents divorcent, ils soient tous deux incités à maintenir un contact significatif avec leurs enfants, à moins que cela ne soit pas dans l'intérêt des enfants.

Il est effectivement très louable de vouloir favoriser l'accès de l'enfant au parent en phase terminale ou dans un état critique, lorsque c'est dans l'intérêt de l'enfant.

Je tiens à remercier mon collègue, le député de Lethbridge, d'avoir porté cette question importante à l'attention de la Chambre.

• (1725)

L'hon. Shawn Murphy (Charlottetown, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir prendre la parole aujourd'hui sur cette initiative parlementaire, le projet de loi C-252.

Je dois souligner au départ que, quand ce projet de loi a été présenté pour la première fois à la Chambre, il y a maintenant un bon moment, bien que je ne me rappelle plus de la date exacte, j'avais pris la parole contre cette mesure. À l'époque, je croyais que le libellé de cette mesure allait trop loin. Je l'ai fait tout en respectant pleinement l'intention du projet de loi et les motivations du député qui l'a présenté. De toute évidence, un de ses électeurs a été traité injustement par les tribunaux dans ces tristes circonstances, ce qui l'a incité à présenter ce projet de loi. Bien sûr, dans les situations visées par le projet de loi, il est probablement impossible d'interjeter appel parce que le temps ne le permet pas.

Toutefois, je considérais à ce moment-là que le projet de loi ne respectait pas l'intention de l'article 68 de la Loi sur le divorce, qui dit ceci: « En rendant une ordonnance conformément au présent article, le tribunal ne tient compte que de l'intérêt — et j'insiste là-dessus — de l'enfant à charge, défini en fonction de ses ressources, de ses besoins et, d'une façon générale, de sa situation. »

Ce projet de loi particulier visait à s'assurer qu'un parent en phase terminale ou dans un état critique puisse voir son enfant. Bien sûr, dans la grande majorité des cas, il pourrait certainement le faire, mais j'étais réticent à l'époque à inscrire cela dans la loi parce que les juges auraient été tenus de respecter cette mesure, et cela aurait risqué de contredire l'article que je viens de lire.

Cependant, le projet de loi a été amendé, d'abord à la Chambre, puis au comité. Le premier amendement précisait que les tribunaux devraient veiller à ce qu'un ex-époux qui a une maladie terminale ou est dans un état critique obtienne le droit d'accès à l'enfant dans la mesure où c'est compatible avec l'intérêt de l'enfant.

Cet amendement a été formulé et adopté, et le projet de loi a été renvoyé au comité. Dans sa sagesse, le comité a de nouveau amendé le projet de loi en y apportant cette précision: « le tribunal rend alors une ordonnance modificative relative à l'accès auprès de l'enfant qui est dans l'intérêt de celui-ci ». On insistait encore une fois sur cette disposition. Étant donné ces amendements, je prends maintenant la parole pour appuyer le projet de loi. Je voterai en faveur du projet de loi le moment venu.

Initiatives parlementaires

Je reviens à mes observations du début. Il est parfois difficile pour les députés, à la Chambre, de trouver à redire contre un juge qui possède tous les éléments d'une affaire. Nous pouvons rédiger les lois, le Code criminel et la Loi sur le divorce, mais je crois qu'au bout du compte c'est au juge que devrait revenir la décision, selon certains principes et fondements.

Je répète que, selon moi, ce projet de loi est une bonne mesure législative dans sa forme actuelle. Il est certain que si un parent est en phase terminale il serait, dans la grande majorité des cas, comme je l'ai dit, dans l'intérêt supérieur du parent mais encore plus de l'enfant que ce dernier soit autorisé par le juge à voir le parent en vertu d'une ordonnance modificative.

Nous espérons évidemment qu'en temps normal il ne serait pas nécessaire d'avoir recours aux tribunaux, mais il arrive parfois que cela soit le cas. Ce projet de loi permettrait alors d'aider certaines malheureuses personnes qui se trouvent dans ces situations difficiles.

Je ne vais pas utiliser les 10 minutes auxquelles j'ai droit.

Comme l'intervenant précédent, je voudrais féliciter le député qui a mis tant de temps et d'efforts à rédiger ce projet de loi. C'est ainsi que le système devrait fonctionner.

Certains députés partageaient mes préoccupations. Ce projet de loi a d'abord été amendé par le député, ensuite par le comité, puis il est revenu à la Chambre sous une forme qui, je crois, constitue une très bonne mesure législative, qui devrait être approuvée par la Chambre quand viendra le moment de passer au vote.

• (1730)

[Français]

Mme Carole Freeman (Châteauguay—Saint-Constant, BQ): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de débattre à nouveau du projet de loi C-252, qui est rendu à l'étape du rapport et qui modifie la Loi sur le divorce.

Précisément, l'initiative du député de Lethbridge a pour objectif d'amender la loi actuelle afin de permettre un droit d'accès particulier d'un parent en phase terminale ou dans un état jugé très critique à tout enfant à charge. Nous pouvons en déduire que le parent, ne bénéficiant pas d'un droit d'accès « de tous les jours » envers son enfant, pourrait invoquer sa condition pour faire modifier une décision prise par un tribunal afin de lui permettre de se rapprocher de son enfant. Cette visite s'inscrirait dans ce que nous pensons être les derniers moments de la vie du parent. Toutefois, le projet de loi stipule que cet accès serait accordé dans la mesure où une telle situation est compatible avec l'intérêt de l'enfant.

Je tiens ici à rappeler que concernant l'intérêt de l'enfant, le paragraphe 16(8) de la Loi sur le divorce définit très clairement le critère fondamental devant guider le juge dans sa décision quant aux modalités de la garde de l'enfant. Par exemple, il est prévu qu'en rendant une ordonnance, le tribunal ne tiendra compte que de l'intérêt de l'enfant à charge, défini en fonction de ses ressources, de ses besoins et, d'une façon générale, de sa situation.

Ainsi, selon le projet de loi C-252, l'ajout d'un critère nouveau dans le fondement des décisions implique une portée exceptionnelle des jugements préalablement rendus. Je comprends donc l'intention louable qui a motivé mon collègue dans l'élaboration de son projet de loi, et c'est tout à son honneur. Cela va de soi qu'un parent gravement malade, à la toute fin de sa vie, émette le souhait sincère et profond de livrer les derniers moments de son combat entouré de ses enfants ou de l'un d'entre eux. C'est dans le caractère le plus normal des choses.

Au départ, il s'avérait que nous avions certaines inquiétudes quant à la portée du projet de loi C-252, notamment sur les raisons pour lesquelles ce nouvel accès à l'enfant, une sorte de dérogation à la décision prise antérieurement par un tribunal, a été autrefois restreint ou interdit par un tribunal. C'est ici d'ailleurs que prend donc tout le sens de la notion de « l'intérêt de l'enfant ».

En partant de ce principe de la primauté de l'intérêt de l'enfant, est-ce que la condition médicale critique d'un parent pouvait justifier, d'un point de vue humain, l'accès et la visite d'un enfant, sur la base que le parent en question est à l'article de la mort? Il y a eu pourtant une justification réfléchie de la part du tribunal pour justement restreindre ce contact.

Prenons l'exemple d'un parent qui aurait été privé de l'accès à son enfant en raison d'abus physiques, quels qu'ils soient. Peu importe que ce parent n'en ait que pour quelques jours à vivre et qu'il souhaite exprimer ses remords ou demander pardon: s'il n'est pas jugé dans l'intérêt de l'enfant de visiter son parent, cette limitation du droit d'accès sera maintenue. Dans ce cas, la modification de la loi demeure inutile puisque la subordination à l'intérêt de l'enfant est le seul critère à considérer.

Par contre, j'ai compris que l'intention de mon collègue au départ n'était pas de proposer une interprétation plus large ou plus élastique du concept de l'intérêt de l'enfant. Cela aurait indéniablement réduit la portée originale du projet de loi et, par le fait même, la primauté de l'enfant face au droit d'accès interdit ou limité du parent divorcé. En conséquence, cela l'aurait rendu tout à fait inacceptable. Il y a une question de fond qui ne saurait être remise en question, même par l'imminence probable du décès du parent privé du droit d'accès.

Les changements apportés à l'article 1 par le Comité permanent de la justice et des droits de la personne peaufinent donc l'idée de départ de mon collègue en éliminant certaines ambiguïtés concernant le rôle du tribunal, surtout sur la notion de « veille » aux droits à l'accès de l'ex-époux aussi longtemps qu'il est compatible avec l'intérêt de l'enfant visé. D'ailleurs, la modification se lit comme suit:

maladie en phase terminale ou l'état critique d'un ex-époux constitue un changement dans la situation de l'enfant à charge; le tribunal rend alors une ordonnance modificative relative à l'accès auprès de l'enfant qui est dans l'intérêt de celui-ci.

Cet amendement permet d'éviter certaines lacunes identifiées en comité, notamment cette approche de « aussi longtemps qu'il est compatible » compte tenu de certaines maladies dégénératives qui peuvent dépasser la durée estimée du temps de vie de l'individu.

Je rappelle toutefois que, en dehors de l'honorable volonté du député de Lethbridge de vouloir améliorer le sort plutôt pénible chez certaines personnes, il y a la position historique du gouvernement du Québec ardemment défendue par le Bloc québécois. Cette position revendique la compétence exclusive des provinces en matière de divorce.

Initiatives parlementaires

Je souligne donc qu'il n'est prévu nulle part, dans le Code civil du Québec, qu'on prenne en considération l'état de santé critique d'un parent dans l'établissement de son droit de visite. De plus, nous fondons notre interprétation sur le libellé de l'article 314.2 du Code civil du Québec où il est stipulé que: « Les autorités québécoises sont compétentes pour statuer sur la garde d'un enfant pourvu que ce dernier soit domicilié au Québec. » Les articles 33 et 34 du Code civil, qui précisent l'intérêt de l'enfant, obligent le tribunal à solliciter l'opinion de ce dernier.

• (1735)

Par contre, je demeure toujours sympathique à l'initiative de notre collègue de Lethbridge. Tout comme mon parti, j'appuierai son projet de loi à cette ultime étape du processus législatif des communes. Le projet de loi C-252 mérite de poursuivre son chemin législatif vers la troisième lecture, puis d'être soumis à la Chambre haute, bien que, selon notre vision de la pertinence du Sénat, il sera déjà proche de sa sanction.

Avant de conclure, je réitère la position défendue par le Bloc québécois selon laquelle la Loi sur le divorce devrait être abrogée, et le Québec et les provinces devraient pouvoir légiférer en matière de divorce. On corrigerait par le fait même l'une des aberrations de la Constitution canadienne. Dans l'intervalle, puisque le divorce est toujours de compétence fédérale, nous participerons sérieusement à ce projet de réforme qui permettrait de protéger davantage l'intérêt de l'enfant.

Je félicite mon collègue de Lethbridge pour le dépôt de ce projet de loi.

[Traduction]

M. Joe Comartin (Windsor—Tecumseh, NPD): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir au sujet du projet de loi C-252, présenté par le député de Lethbridge. À l'instar de mon collègue du Bloc, je le félicite de tout le travail qu'il a consacré à ce dossier. Le projet de loi porte sur une question importante.

J'ai trouvé intéressant d'observer la réaction positive de tous les députés qui siègent au Comité de la justice à cette modification de la Loi sur le divorce. Son application serait limitée, mais elle est importante.

J'ai l'impression d'être redevenu professeur de droit familial à l'université.

Ce que dit le projet de loi, en fait, c'est que si un jugement sur la garde a été rendu et si on présente une demande de modification de ce jugement, plus précisément en ce qui concerne les droits de visite du parent qui n'a pas la garde, le juge doit prendre en compte la santé du parent qui n'a pas la garde, particulièrement si le parent est en phase terminale ou dans un état critique. Le juge instruisant la demande devra prendre cela en compte.

Je suis absolument persuadé que ce projet de loi sera adopté. Pour le moment, le tribunal n'a pas le mandat de prendre connaissance de ce que nous appelons en droit de la famille les principes juridiques, à savoir que le fait qu'un parent est en phase terminale constitue un changement de situation. Tel est l'état du droit de la famille dans notre pays. Ce projet de loi confère au juge le mandat de traiter le fait qu'un parent est en phase terminale comme un changement de situation dont il doit tenir compte.

Nous avons entendu non seulement le député de Lethbridge, mais également d'autres députés nous parler de situations où des parents, pour une raison ou une autre, n'ont pas eu accès à leurs enfants. Ils étaient en phase terminale, mais on ne leur a pas donné l'occasion de voir leurs enfants avant leur décès. Fait plus important, et cela

l'emporte sur tout autre facteur, on a refusé aux enfants le droit de voir leurs parents mourants. C'est une tragédie dans beaucoup de cas. Cela cause en outre un traumatisme psychologique qui, selon toute vraisemblance, marquera l'enfant pour le reste de sa vie.

Je veux préciser, tout comme le député de Lethbridge, que cette disposition ne peut pas être utilisée pour contraindre un enfant à voir un parent dans des conditions qui vont à l'encontre de ses intérêts; un tribunal n'ordonnerait jamais une telle chose. Je donne comme exemple un projet de loi qui a été présenté à la Chambre par un député conservateur au cours de la dernière législature. Concrètement, il tentait d'empêcher un père qui avait tué la mère de ses enfants de forcer ceux-ci à lui rendre visite en prison, où il était détenu à vie. C'était clairement une situation qui n'était pas dans l'intérêt des enfants. Cet article n'empêcherait aucunement un juge de déterminer que cette situation n'est pas dans l'intérêt des enfants et, par conséquent, le juge continuerait de refuser d'accorder un droit de visite.

Lorsqu'il s'agit d'une demande valable et consciente faite par un parent en phase terminale et qu'elle donne aux enfants l'occasion, peut-être unique, de voir ce parent avant son décès, je suis certain que, dans la plupart des cas, le juge conclura que cette demande est dans l'intérêt des enfants et prendra sa décision en conséquence.

Je suis très heureux d'appuyer le projet de loi d'initiative parlementaire C-252. Je félicite le député de Lethbridge du travail qu'il a fait à ce sujet. C'est une question importante. Il couvrira un petit nombre de cas, mais ce sont des cas d'une importance cruciale. À cet égard, c'est du travail bien fait.

• (1740)

M. Rick Casson (Lethbridge, PCC): Monsieur le Président, je remercie ceux qui ont pris la parole sur le projet de loi, ainsi que les membres du Comité permanent de la justice et des droits de la personne, qui ont procédé à son examen. Ce projet de loi a évolué depuis que je l'ai présenté pour la première fois. Il a été amendé à la Chambre. Il a été renvoyé au Comité où, grâce à la sagesse des députés de tous les partis qui y siégeaient, il a été amendé à nouveau. Le résultat, c'est un projet de loi qui s'attaque au problème qui a motivé mon initiative originale.

Les députés savent qu'il faut beaucoup d'énergie de la part de bien des gens pour faire progresser un projet de loi d'initiative parlementaire à la Chambre et à l'autre endroit. Je remercie tous ceux qui ont participé à cette entreprise.

Il était temps de revoir la Loi sur le divorce et de modifier cette disposition. La situation qui m'a incité à présenter ce projet de loi à la Chambre devait être corrigée et elle le sera quand ce projet de loi sera mis en oeuvre. Les parents en phase terminale ou dans un état critique seront dorénavant en mesure d'adresser à un juge une requête pour voir leurs enfants. Cette condition incitera le juge à évaluer les droits de visite sous un angle différent.

La route a été longue, mais le jeu en valait la chandelle. J'encourage sincèrement les autres députés qui ont des idées à les concrétiser. J'ai été très chanceux. J'ai présenté des projets de loi d'initiative parlementaire et mon nom a été pigé, comme à la loterie. C'est étrange que les noms soient déposés dans un baril et tirés ainsi au hasard. Certains députés siègent depuis 15 ans et leur nom n'est jamais sorti. Je m'estime chanceux.

Motion d'ajournement

Je suis persuadé qu'il y aura des situations, au Canada, dans les années à venir, où des parents divorcés se retrouveront malades et en phase terminale. Grâce à cette disposition, ils pourront adresser une requête aux tribunaux afin d'obtenir une ordonnance modificative qui leur permettra de voir leurs enfants. Ce sera une bonne chose.

• (1745)

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Le vote porte sur la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): À mon avis, les oui l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Conformément à l'article 98 du Règlement, le vote par appel nominal est reporté au mercredi 21 mars 2007, au début de la période réservée aux initiatives parlementaires.

MOTION D'AJOURNEMENT

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office conformément à l'article 38 du Règlement.

[Français]

L'ASSURANCE-EMPLOI

M. Jean-Claude D'Amours (Madawaska—Restigouche, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir intervenir à l'occasion de ce débat d'ajournement et d'exprimer mon inquiétude concernant l'avenir du programme d'assurance-emploi.

La semaine dernière, le ministre des Ressources humaines et du Développement social a clairement affirmé que l'assurance-emploi était un programme riche et intéressant pour les travailleurs. Cependant, la secrétaire parlementaire du ministre des Ressources humaines et du Développement social a nié le fait qu'il ait fait de tels commentaires. Il est clair que le ministre ne connaît pas la réalité des chômeurs. Le ministre et le gouvernement demeurent insensibles à la réalité des citoyens qui sont dans l'obligation de faire une demande d'assurance-emploi pour faire vivre leur famille. Le ministre devrait peut-être venir dans nos régions pour voir de lui-même la réalité des travailleurs.

Contrairement à ce qu'il pense, les gens qui bénéficient du programme d'assurance-emploi sont loin de mener une vie de riche. En effet, les gens qui reçoivent des prestations d'assurance-emploi doivent soutenir leur famille avec un salaire de crève-faim. N'oublions pas que les dépenses d'une famille comprennent l'épicerie, le loyer, l'hypothèque, les assurances, les paiements de voiture, l'électricité, le téléphone et bien plus encore.

L'idéologie du gouvernement conservateur ne vient aucunement en aide aux travailleurs saisonniers et aux chômeurs qui doivent faire face à cette réalité. Si le ministre insiste toujours pour affirmer que l'assurance-emploi est un programme riche, peut-il nous expliquer comment il ferait vivre et soutiendrait sa famille avec si peu d'argent?

Le gouvernement conservateur n'a absolument rien fait pour aider l'économie du Canada atlantique. Au contraire, il a imposé des coupes importantes aux programmes de développement économique. On vient tout récemment d'apprendre que plus de 15 millions de dollars seront amputés du budget de l'APECA. Le gouvernement devrait plutôt investir dans les provinces de l'Atlantique afin d'assurer que tous les citoyens puissent avoir les mêmes occasions de travail. Je ne peux pas dire que je suis surpris, par contre. Après tout, le gouvernement en place a une stratégie de développement régional qui semble se limiter à une relocalisation forcée au lieu d'aborder la question de l'assurance-emploi.

La semaine dernière, le ministre disait que le programme d'assurance-emploi est un programme riche pour les travailleurs, sans parler des commentaires de la secrétaire parlementaire. J'aimerais bien voir quel travailleur s'enrichit grâce au programme d'assurance-emploi. On devrait plutôt dire qu'aucun travailleur ne s'enrichit avec un tel programme. Le ministre croit-il toujours que l'assurance-emploi est un programme riche pour les travailleurs? C'est cela ma question.

J'espère bien que le gouvernement sera en mesure de dire plutôt qu'il veut améliorer la situation de l'assurance-emploi et améliorer la situation des travailleurs et travailleuses pour aider les gens qui en ont le plus besoin. Le ministre maintient-il toujours que le programme d'assurance-emploi est un programme riche pour les travailleurs?

• (1750)

[Traduction]

Mme Lynne Yelich (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources humaines et du Développement social, PCC): Monsieur le Président, ce genre de débat est habituellement réservé aux députés qui estiment qu'on n'a pas répondu à leur question ou qui désirent des précisions. Je crois que quiconque consulterait le hansard pour lire la réponse du ministre durant la période des questions verrait qu'il a fourni une réponse complète au député.

En tout cas, je suis ravie de dire que l'assurance-emploi continue d'aider les travailleurs canadiens à s'adapter aux changements qui surviennent sur le marché du travail. Le programme continue d'aider les gens à concilier travail et famille.

Le gouvernement a fait des progrès notables au cours de la dernière année. Nous avons simplifié le système de traitement des demandes d'assurance-emploi. Aujourd'hui, sous la direction du ministre et du gouvernement, l'assurance-emploi atteint ou dépasse régulièrement son objectif, qui est de verser 80 p. 100 des prestations dans les 28 jours suivant la demande.

Au mois de janvier, dans la région du député, RHDSC a traité 86 p. 100 de toutes les demandes dans les 28 jours. À Terre-Neuve-et-Labrador, 86,5 p. 100 des prestations demandées ont été versées dans ce délai. À l'Île-du-Prince-Édouard, c'est 90,8 p. 100. En Nouvelle-Écosse, c'est 82,1 p. 100 et au Nouveau-Brunswick, 87,9 p. 100.

Ce sont là des pourcentages phénoménaux de prestations versées dans un très court laps de temps. Le gouvernement conservateur offre probablement aux résidents de la circonscription du député un meilleur service qu'avant, lorsque les libéraux étaient au pouvoir. Les statistiques sont éloquentes.

Non seulement les prestataires reçoivent leur argent rapidement, mais l'accès aux prestations est également très élevé. À l'échelle nationale, plus de 83 p. 100 des cotisants qui connaissent une cessation d'emploi admissible ont droit à des prestations. Dans les régions où le taux de chômage est élevé, comme dans les provinces atlantiques, cette proportion dépasse 90 p. 100.

Fait important également, les données révèlent que tant le montant que la durée de versement des prestations d'assurance-emploi répondent aux besoins des Canadiens. En fait, le programme vise à garantir que la durée des prestations augmente parallèlement au taux de chômage. Par exemple, dans les régions à taux de chômage élevé, on peut avoir jusqu'à 37 semaines de prestation pour aussi peu que 12 semaines de travail.

Le gouvernement a aussi lancé un certain nombre de projets pilotes pour les travailleurs saisonniers. Nous avons poursuivi certains projets et nous prolongeons les mesures transitoires de l'assurance-emploi dans deux régions du Nouveau-Brunswick et du Québec.

En ce qui concerne le montant des prestations, le supplément familial permet aux particuliers et aux familles à faible revenu ayant des enfants de toucher jusqu'à 80 p. 100 de leurs gains assurables.

C'est une bonne nouvelle pour le Canada et pour ceux qui se cherchent un emploi. Les Canadiens devraient avoir toutes les occasions de participer et de prospérer au sein de l'économie en plein essor du Canada.

[Français]

M. Jean-Claude D'Amours: Monsieur le Président, c'est clair que la secrétaire parlementaire du ministre des Ressources humaines et du Développement social n'a certainement pas répondu à ma question.

Par contre, une chose est claire. Elle a dit que le programme répond aux besoins des travailleurs. Elle constatera la réalité si elle rencontre les besoins des travailleurs. Soyons clairs. Une famille est obligée de payer son loyer, sa nourriture à l'épicerie, son électricité, son téléphone, et de faire les paiements de sa voiture.

Encore une fois, j'aimerais savoir si, au bout du compte, le programme est enrichissant ou non. Est-ce un programme enrichissant pour les travailleurs et travailleuses ou ne l'est-il pas?

Je me demande si la secrétaire parlementaire du ministre des Ressources humaines et du Développement social considère que gagner 312 \$ en moyenne par semaine au Nouveau-Brunswick, grâce à l'assurance emploi, cela signifie être riche. Je me demande si c'est suffisant pour pouvoir payer les dépenses normales d'une famille, quand le chef est prestataire de l'assurance-emploi.

[Traduction]

Mme Lynne Yelich: Monsieur le Président, j'aimerais ajouter que les chômeurs utilisent, en moyenne, moins des deux tiers de leurs

Motion d'ajournement

droits à l'assurance-emploi avant de trouver du travail. Le député sera heureux de savoir que même dans les régions où le taux de chômage est élevé, les demandeurs perçoivent rarement plus de 70 p. 100 des prestations auxquelles ils ont droit. Concernant le montant de ces prestations, le supplément familial permet aux personnes à faible revenu qui ont des enfants de recevoir jusqu'à 80 p. 100 de leur rémunération assurée.

Encore une fois, pour les travailleurs saisonniers, c'est le gouvernement actuel qui a lancé divers nouveaux projets pilotes, en a poursuivi d'autres et qui accorde des mesures transitoires en matière d'assurance-emploi dans deux régions du Nouveau-Brunswick et du Québec.

Ce qui importe, c'est ce que le gouvernement fait dans le volet emploi du programme d'assurance-emploi. Nous créons des emplois: 89 000 emplois en janvier. Notre taux de chômage n'a jamais été aussi bas depuis 30 ans. Bien que cette amélioration puisse être plus sensible dans certaines régions que dans d'autres, toutes les régions sont bien placées pour enregistrer de meilleurs résultats que cela n'a été le cas sous les libéraux et sous le gouvernement de ce député.

• (1755)

L'INDUSTRIE TOURISTIQUE

L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui au sujet du Programme de remboursement aux visiteurs, de la décision du gouvernement d'annuler ce programme et des répercussions de cette décision sur l'industrie touristique, en particulier dans le Canada atlantique.

La une du *Chronicle-Herald* de Halifax titre aujourd'hui « Rétablissez les remboursements ». On parle bien sûr de la décision du gouvernement d'annuler le Programme de remboursement aux visiteurs, une décision annoncée en septembre dernier, en même temps que celle de sabrer dans les programmes destinés aux femmes et les programmes d'alphabétisation.

Le premier ministre de la Nouvelle-Écosse avait d'abord déclaré qu'il ne croyait pas que cette décision allait nuire à l'industrie touristique. Il s'est toutefois ravisé au cours des derniers jours. On peut lire ce qui suit dans l'éditorial du *Chronicle-Herald* d'aujourd'hui:

L'ancien joueur de violon Rodney MacDonald a changé de ton en ce qui concerne la décision d'abandonner le Programme fédéral de remboursement aux visiteurs. Il espère que le ministre fédéral des Finances [...] révisera son budget [...]

On peut également y lire ceci:

Si M. MacDonald peut concevoir ainsi son erreur, alors le ministre des Finances peut certainement trouver le courage nécessaire pour admettre l'erreur commise par son jeune gouvernement. L'intention manifestée par le gouvernement d'annuler le programme de remboursement a déjà infligé des dommages à l'industrie.

L'industrie canadienne du tourisme représente 60 milliards de dollars. Elle rassemble plus de 200 000 entreprises, pour la plupart des PME, qui emploient plus de 1,5 million de Canadiens.

Le tourisme est une industrie très lucrative pour le Canada. Il génère d'énormes recettes fiscales pour les gouvernements.

Depuis quelques années, l'industrie touristique éprouve de graves difficultés, notamment à cause des questions liées aux exigences à la frontière, de la valeur du dollar canadien, des attentats du 11 septembre et du SRAS.

Motion d'ajournement

Statistique Canada nous apprend que, en 2006, avec l'actuel gouvernement au pouvoir, les voyages de moins de 24 heures que font les Américains au Canada ont diminué de 12,5 p. 100 pour tomber à 13,7 millions, le plus bas niveau enregistré depuis qu'on a commencé à tenir ces statistiques en 1972.

L'annulation du programme de remboursement de la TPS aux visiteurs rendra l'industrie moins concurrentielle à l'étranger et elle entraînera une perte de recettes fiscales et d'emplois au Canada.

Le gouvernement fédéral ne devrait pas contribuer directement aux défis que l'industrie doit relever dans le moment.

Les visiteurs de l'étranger qui ont acheté des forfaits payés à l'avance, comme une croisière, des excursions en autobus et des congrès, obtiennent le remboursement au départ car il est pris en compte dans le prix. Cela accroît la compétitivité du Canada au point d'achat.

Or, d'après le plan du gouvernement, les entreprises qui vendent des forfaits à l'étranger seront forcées de majorer leur prix de vente actuel de 6 p. 100.

La situation est pire encore pour les provinces qui ont une taxe de vente harmonisée, comme la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et Terre-Neuve-et-Labrador, où la suppression du remboursement entraînera une majoration de 14 p. 100 des prix.

Nous savons déjà que, dans le passé, le premier ministre n'a pas fait preuve d'une grande compassion à l'égard des difficultés des Canadiens des provinces atlantiques.

La secrétaire parlementaire du ministre des Finances m'a en fait accusé à la Chambre de fausser les faits quand elle a déclaré que seulement 3 p. 100 des visiteurs se prévalaient du programme de remboursement de la TPS, que ce programme ne fonctionnait pas et qu'il n'était pas rentable.

En fait, c'est elle qui fausse les faits.

L'exploitant d'entreprise touristique, Dennis Campbell, d'Ambassadors, une des plus grandes entreprises touristiques du Canada atlantique a dit que ce commentaire était tout simplement insensé. Il a ajouté que le problème est très réel et très important et que la suppression du programme fera un tort considérable et entraînera une baisse substantielle de l'activité touristique ainsi que de nombreuses pertes d'emplois.

Pour sa part, l'Association de l'industrie touristique du Canada a déclaré:

Si la mesure est adoptée, elle nuira considérablement à la compétitivité du Canada comme destination et frappera durement l'industrie du tourisme. C'est une ponction d'argent qui fera monter d'environ 6 p. 100 le prix des forfaits voyages à destination du Canada sur les marchés étrangers et qui rendra les voyages au Canada plus coûteux pour les voyageurs indépendants qui se déplacent pour le plaisir ou pour affaires.

La secrétaire parlementaire n'a consulté ni les intervenants de l'industrie, comme les représentants de l'Association des hôtels du Canada et les associations de l'industrie du tourisme du Canada, ni les gouvernements provinciaux, qui croient tous que le gouvernement fait fausse route en prenant cette mesure qu'ils estiment régressive.

Presque tous les pays de l'OCDE qui imposent une taxe nationale à la consommation, notamment l'Australie, la France, le Royaume-Uni, le Mexique...

• (1800)

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): La secrétaire parlementaire du ministre des Finances a la parole.

Mme Diane Ablonczy (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, le député de Kings—Hants a encore une fois soulevé la question de l'industrie touristique. Ce député du Parti libéral aimerait savoir si le gouvernement a l'intention de maintenir le Programme de remboursement aux visiteurs, qui doit être aboli le 1^{er} avril.

Dans le budget de 2006, le nouveau gouvernement du Canada s'est engagé à réaliser des économies d'un milliard de dollars à même les programmes et les activités qui n'étaient plus efficaces et qui n'en donnaient pas pour leur argent aux Canadiens. Pour nous acquitter de cet engagement, nous avons présenté, le 25 septembre 2006, une initiative de rationalisation des dépenses d'un milliard de dollars, pour faire en sorte que les dollars gagnés à la sueur de leur front par les Canadiens soient investis de façon responsable dans des programmes efficaces correspondant aux besoins prioritaires des Canadiens. L'utilisation responsable des deniers publics est la pierre angulaire d'un gouvernement responsable.

Dans le cadre de son initiative de rationalisation des dépenses d'un milliard de dollars, le gouvernement a annoncé l'élimination du remboursement de la TPS aux visiteurs à compter du 1^{er} avril.

Aux termes de ce programme, on rembourse la taxe sur les biens et services et les taxes harmonisées aux non-résidents qui visitent le Canada. Ce remboursement est applicable aux biens exportés du Canada, au logement de courte durée au Canada, à la portion hébergement des voyages organisés et aux conventions étrangères tenues au Canada.

Les touristes visitent notre pays chaque année pour ses beautés naturelles, la diversité de sa population, de ses régions et de son climat, et pour le fait qu'ils savent pouvoir s'y promener en toute liberté et en toute sécurité, et non pas parce qu'il existe un programme de remboursement.

Le nouveau gouvernement du Canada s'est engagé à faire en sorte que les programmes soient rentables, ce qui n'est pas le cas du Programme de remboursement aux visiteurs. Si le député n'est pas persuadé par mes compétences, je citerai Don Drummond, économiste en chef de la banque TD. Il a dit ceci:

[...] certains programmes ne sont pas très efficaces [...] Le programme de remboursement de la TPS pour les touristes en est un bon exemple. Malgré les dépenses considérables pour faire connaître aux touristes l'existence de ce remboursement, moins de 3 p. 100 d'entre eux le demandent.

Selon un sondage BDO Dunwoody auprès des dirigeants d'entreprises, les dirigeants de petites, moyennes et grandes entreprises canadiennes ont « exprimé un certain enthousiasme à l'idée de mettre fin au remboursement de la TPS aux touristes ».

Cela étant dit, le gouvernement a écouté les arguments des représentants de l'industrie touristique au sujet de cette mesure. En fait, le Comité des finances, dont je fais partie, a écouté ces arguments. Ils sont pris en considération dans le cadre de l'étude que fait le gouvernement des meilleurs moyens pour promouvoir le tourisme au Canada.

Je suis certaine que le député d'en face sait que l'on tient compte de ces arguments et il aimerait s'attribuer le mérite de la réaction du gouvernement. Il ne peut bien entendu pas le faire, car il ne fait pas partie du gouvernement. Le gouvernement réagira à ces préoccupations.

Nous somme conscients de la contribution du tourisme à l'économie canadienne. C'est pourquoi nous continuerons d'appuyer l'industrie touristique canadienne et de nous assurer qu'elle demeure concurrentielle sur le plan international.

Les Canadiens devraient savoir qu'à l'heure actuelle, le gouvernement investit annuellement environ 350 millions de dollars directement dans l'industrie touristique par divers moyens.

L'hon. Scott Brison: Monsieur le Président, la députée a dit une chose que nous avons en commun. Nous ne faisons ni l'un ni l'autre partie du gouvernement. En principe un député doit faire partie du Cabinet pour faire partie du gouvernement.

La députée a cité un économiste dans le secteur bancaire pour décrire les effets de cette mesure sur l'industrie touristique. Elle n'a pas cité les centaines d'exploitants d'entreprises touristiques aux quatre coins du Canada, ni les organismes qui les représentent. Elle n'a pas cité les ministres provinciaux du Tourisme qui, dans une lettre signée par leur homologue de la Nouvelle-Écosse, condamnent tous la décision du gouvernement de supprimer le Programme de remboursement aux visiteurs.

En effet, le 4 décembre, les ministres du Tourisme d'un bout à l'autre du Canada ont rencontré le ministre de l'Industrie. Comme en témoigne la lettre datée du 26 décembre que le ministre du Tourisme

Motion d'ajournement

de la Nouvelle-Écosse a envoyée au ministre de la députée, tous les ministres du Tourisme d'un bout à l'autre du Canada s'opposent...

● (1805)

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): La secrétaire parlementaire du ministre des Finances a la parole.

Mme Diane Ablonczy: Monsieur le Président, comme je l'ai mentionné, le gouvernement écoute ces arguments. En plus d'investir 350 millions de dollars directement dans le secteur touristique chaque année, ce qui correspond à plus d'un tiers d'un milliard de dollars par année que le gouvernement attribue en guise de soutien au tourisme, nous prenons ces questions en considération dans notre étude des moyens à prendre pour encourager davantage le tourisme au Canada.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): La motion d'ajournement étant adoptée d'office, la Chambre s'ajourne à demain, à 10 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 05.)

TABLE DES MATIÈRES

Le jeudi 1er mars 2007

AFFAIRES COURANTES		M. Laforest	7482
La Loi sur la Gendarmerie royale du Canada		M. Paradis	7482
M. Day	7461	M. Crête	7484
La Loi sur le vérificateur général		M. Tonks	7484
M. Day	7461	Mme Boucher	7484
Les comités de la Chambre		Mme Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques)	7485
Environnement et développement durable		M. Vincent	7486
M. Regan	7461	M. Bachand	7486
Patrimoine canadien		M. Hawn	7489
M. Schellenberger	7461	M. Thibault (Nova-Ouest)	7489
Procédure et affaires de la Chambre		Mme Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques)	7490
M. Goodyear	7461	M. Blaney	7490
Le Code canadien du travail		M. Simard	7490
M. Alghabra	7461	M. Hawn	7492
Projet de loi C-409. Présentation et première lecture	7461	M. Martin (Winnipeg-Centre)	7492
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	7462	M. Boshcoff	7493
Pétitions		M. Angus	7494
L'alphabétisation		Mme Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques)	7494
M. Ignatieff	7462	DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS	
L'âge du consentement		Le prix du patrimoine du hockey de Georgetown	
M. Benoit	7462	M. Chong	7495
Questions au Feuilleton		La galerie Varley	
M. Lukiwski	7462	Mme Kadis	7495
INITIATIVES MINISTÉRIELLES		Le programme Placement carrière-été	
Travaux des subsides		Mme Bourgeois	7495
Motion de l'opposition — L'industrie aéronautique		La politique nationale de l'eau	
M. Crête	7462	Mme Nash	7495
Motion	7462	Les droits de la personne	
M. Guimond	7462	M. Rajotte	7496
Motion	7462	Le Programme de reconnaissance, de commémoration et d'éducation	
Adoption de la motion	7462	M. Pacetti	7496
M. Bernier	7465	Récipiendaire de la Légion d'honneur	
M. Fitzpatrick	7465	Mme Smith	7496
M. Lessard	7466	Le Centre d'action bénévole de Shawinigan	
Mme Brunelle	7466	M. Laforest	7496
M. Bernier	7467	Les droits de la personne dans le monde	
M. Crête	7469	M. Lunney	7496
M. Plamondon	7470	L'Afrique	
M. Brison	7471	M. Bélanger	7497
M. Cannis	7472	Le Temple de la renommée médicale canadienne	
M. Crête	7473	M. Fletcher	7497
M. Coderre	7473	L'amiante	
M. Crête	7474	M. Martin (Winnipeg-Centre)	7497
M. Fast	7475	Les Canadiens d'origine ukrainienne	
Mme Black	7475	M. Ignatieff	7497
M. Crête	7477	Les Jeux olympiques spéciaux	
M. Cannis	7477	Mme DeBellefeuille	7497
M. Vincent	7478		
M. Hawn	7479		
M. Tonks	7480		
Mme Lavallée	7480		
M. Hawn	7482		

Le ministre des Finances	
M. McCallum (Markham—Unionville).....	7498
L'assurance-emploi	
M. Petit.....	7498
QUESTIONS ORALES	
Les politiques gouvernementales	
M. Dion.....	7498
M. Harper.....	7498
La Commission de l'immigration et du statut de réfugié	
M. Dion.....	7498
M. Harper.....	7498
M. Dion.....	7499
M. Harper.....	7499
M. Ignatieff.....	7499
M. Harper.....	7499
M. Ignatieff.....	7499
M. Harper.....	7499
L'industrie aéronautique	
M. Duceppe.....	7499
M. Harper.....	7499
M. Duceppe.....	7499
M. Bernier.....	7499
M. Crête.....	7500
M. Bernier.....	7500
M. Crête.....	7500
M. Bernier.....	7500
Les écarts de richesse	
M. Layton.....	7500
M. Harper.....	7500
M. Layton.....	7500
M. Harper.....	7500
Les programmes gouvernementaux	
Mme Robillard.....	7500
M. Solberg.....	7500
Mme Robillard.....	7500
M. Solberg.....	7501
Les enfants	
Mme Brown (Oakville).....	7501
M. Clement.....	7501
Mme Brown (Oakville).....	7501
M. Clement.....	7501
La citoyenneté et l'immigration	
Mme Faille.....	7501
Mme Finley.....	7501
Mme Faille.....	7501
Mme Finley.....	7501
La santé	
Mme Gagnon.....	7502
M. Clement.....	7502
Mme Gagnon.....	7502
M. Clement.....	7502
La défense nationale	
M. Brison.....	7502
M. Bernier.....	7502
M. Brison.....	7502
M. MacKay.....	7502

M. Coderre.....	7502
M. Bernier.....	7503
M. Coderre.....	7503
M. O'Connor.....	7503
L'environnement	
M. Albrecht.....	7503
M. Baird.....	7503
La Commission canadienne du blé	
M. Atamanenko.....	7503
M. Strahl.....	7503
L'Afghanistan	
Mme Black.....	7503
M. O'Connor.....	7503
Les fiducies de revenu	
M. McKay.....	7504
M. Flaherty.....	7504
M. McKay.....	7504
M. Flaherty.....	7504
Les langues officielles	
M. Rodriguez.....	7504
Mme Verner.....	7504
M. Rodriguez.....	7504
Mme Verner.....	7504
La sécurité aérienne	
M. Laframboise.....	7504
M. Cannon.....	7504
M. Laframboise.....	7505
M. Cannon.....	7505
L'environnement	
Mme Karetak-Lindell.....	7505
M. Prentice.....	7505
Les Forces canadiennes	
M. Dykstra.....	7505
M. O'Connor.....	7505
Les passeports	
M. Martin (Sault Ste. Marie).....	7505
M. MacKay.....	7505
M. Martin (Sault Ste. Marie).....	7505
M. MacKay.....	7506
Le multiculturalisme	
M. Wrzesnewskyj.....	7506
M. Kenney.....	7506
Le Soudan	
M. Lunney.....	7506
M. MacKay.....	7506
Le Ghana	
Le Président.....	7506
Les travaux de la Chambre	
M. Goodale.....	7506
M. Van Loan.....	7506
Recours au Règlement	
Le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie	
M. Rajotte.....	7507
M. Comartin.....	7507
Le Président.....	7507

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Travaux des subsides

Motion de l'opposition — L'industrie aéronautique

Motion	7508
Mme Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques)	7508
M. Hawn	7509
M. Cardin	7510
M. Malo	7510
M. Hawn	7511
M. Trost	7512
M. Cannon	7512
M. Laframboise	7513
M. Laframboise	7515
M. Hawn	7517
M. Martin (Winnipeg-Centre)	7518
M. Crête	7518
M. Blaney	7518
Mme Crowder	7519
M. Crête	7521
M. Malo	7522
M. Perron	7522
M. Blaney	7522

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

La Loi sur le divorce

Projet de loi C-252. Étape du rapport	7524
M. Casson	7524
Motion d'adoption	7524
Adoption de la motion	7524
Troisième lecture	7524
Mme Hinton	7524
M. Murphy (Charlottetown)	7525
Mme Freeman	7526
M. Comartin	7527
M. Casson	7527
Report du vote sur la motion	7528

MOTION D'AJOURNEMENT

L'assurance-emploi

M. D'Amours	7528
Mme Yelich	7528

L'industrie touristique

M. Brison	7529
Mme Ablonczy	7530

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5*

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5*

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.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada

Ottawa (Ontario) K1A 0S5

Téléphone : (613) 941-5995 ou 1-800-635-7943

Télécopieur : (613) 954-5779 ou 1-800-565-7757

publications@tpsgc.gc.ca

<http://publications.gc.ca>

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

Additional copies or the English version of this publication may be obtained from Publishing and Depository Services

Public Works and Government Services Canada

Ottawa, Ontario K1A 0S5

Telephone: (613) 941-5995 or 1-800-635-7943

Fax: (613) 954-5779 or 1-800-565-7757

publications@pwgsc.gc.ca

<http://publications.gc.ca>