

Initiatives ministérielles

reposer sur la construction et la remise en état de navires pour les Canadiens au Canada.

Autre chose encore, on a exprimé des inquiétudes en matière de sécurité à l'égard des navires étrangers bénéficiant d'une licence.

Le problème se pose tout particulièrement à l'égard des équipages étrangers qui travaillent dans bien des cas à bord de ces navires auxquels le ministre octroie ainsi une licence. La mesure à l'étude ne garantit absolument pas que les navires étrangers auront des équipages comparables à ceux des navires canadiens. On ne parle pas de normes régissant par exemple le nombre des matelots ou les conditions de travail à bord.

Bien sûr, faute de prévoir une période d'attente, on encourage chez les expéditeurs canadiens une tendance à recourir aux navires étrangers qui peuvent peut-être offrir des services moins chers parce qu'ils ne sont pas assujettis aux mêmes normes de sécurité que les navires canadiens. Il suffit donc de procéder très rapidement pour qu'une licence soit accordée à un navire étranger à la demande d'un expéditeur voulant profiter des tarifs plus modiques offerts par le navire étranger parce qu'il n'est pas assujetti aux mêmes normes. Voilà les inquiétudes que nous inspire la mesure à l'étude.

Nous l'appuyons, je le répète, mais nous demandons en même temps au gouvernement de faire connaître clairement et de façon non équivoque sa position sur la *Jones Act*; nous voudrions savoir ce qu'il compte faire pour que les navires canadiens puissent avoir autant accès au marché américain du transport maritime que les navires américains ont maintenant accès au marché canadien du transport maritime grâce à cette mesure.

Quelle sera sa position concernant l'industrie canadienne de la construction navale? Quand va-t-il prendre des mesures pour faire en sorte que les chantiers maritimes canadiens puissent construire d'autres navires que ceux de la Défense nationale?

Enfin, que fera-t-il pour faire respecter les normes canadiennes, surtout en ce qui concerne la sécurité à bord des navires étrangers autorisés à se livrer au cabotage au Canada?

M. Iain Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur le Président, je suis heureux d'avoir l'occasion de participer au débat à l'étape de la troisième lecture du projet de loi C-33.

Je vais commencer en posant cette question: pourquoi sommes-nous ici à étudier cette mesure? Pourquoi ce projet de loi n'a-t-il pas été adopté en 1988 après avoir franchi les étapes de la première lecture, de la deuxième

lecture, de l'étude en comité et de la troisième lecture à la Chambre et avoir été renvoyé à l'autre endroit?

C'est l'oeuvre en partie de ma voisine à la Chambre, la députée de Vancouver—Est, qui, avec un grand nombre d'organiseurs de croisière de la Colombie-Britannique, ou du moins avec ceux qui font affaire en Colombie-Britannique, a exercé des pressions sur les sénateurs afin de retarder l'adoption de ce projet de loi, car de la façon dont la mesure législative avait été rédigée, les organisateurs de croisière faisant affaire en Colombie-Britannique, à Vancouver et à Prince Rupert risquaient de couler.

Si je ne m'abuse, ce projet de loi a été déposé en 1987, il y a donc cinq ans, et présenté à la Chambre en 1988. Il aurait interdit aux paquebots de croisière de faire halte à Vancouver et à tout autre port le long de la côte pour embarquer ou débarquer des passagers. Cette mesure législative était très restrictive. Ce n'est que grâce à l'élection de 1988 qu'elle est morte au *Feuilleton* de l'autre endroit et que cette loi sur le cabotage n'a pas été adoptée.

La mesure nous est revenue sous une forme jugée acceptable par les organisateurs de croisière de la côte ouest, c'est-à-dire de la côte du Pacifique, des Grands Lacs et de la côte est. En comité, nous avons apporté de petites modifications au projet de loi afin de permettre à un paquebot de croisière de faire une halte à un port particulier, de laisser les voyageurs débarquer pour leur permettre de visiter des sites ou encore de prendre un autre bateau qui sillonnerait une rivière dans une direction ou une autre et de se rendre à un autre port où le paquebot les reprendrait.

• (1220)

Par exemple, les passagers pourraient débarquer à Québec, se rendre par train jusqu'à Montréal et reprendre ensuite le paquebot. Cela permettrait essentiellement aux touristes étrangers à bord de ces paquebots de voir un peu plus de pays.

Nous avons apporté des améliorations et je sais que la députée de Vancouver—Est, si elle était ici, se lèverait pour mentionner à quel point elle est ravie que la Chambre et, de toute évidence, le gouvernement aient porté attention aux inquiétudes manifestées par les organisateurs de croisière de la côte ouest. Soyons réalistes, nous parlons ici de millions de dollars.

Certains bateaux ayant leur port d'attache à l'étranger amènent parfois des visiteurs au Canada. Ils font parfois une escale à Vancouver. Il arrive aussi que des passagers embarquent à bord de ces bateaux à Vancouver, point de départ d'une croisière à destination de l'Alaska. Je sais que ces croisières le long de la côte sont très populaires, car elles permettent aux passagers d'admirer le panorama