

Initiatives ministérielles

de recommander aux entreprises rentables qui font du cabotage au Canada, qui appartiennent à des Canadiens, qui emploient des équipages canadiens et qui exercent leurs activités dans des eaux canadiennes, de faire exécuter leurs travaux de réparation dans des chantiers au Canada, au lieu de les confier à des chantiers en Europe, au Brésil, au Japon ou en Corée. Les travaux de réparation et de radoub devraient être effectués chez nous, parce que nous gagnerons tous si nous cessons d'acheter et de réparer nos navires à l'étranger.

Nous aurions bien voulu ajouter un amendement qui dise: «Tu feras dorénavant construire tes navires au Canada.» Nous aurions voulu présenter un amendement qui obligerait le gouvernement canadien à verser des subventions comparables à celles des pays où s'effectue la construction navale jusqu'à ce que ces pays acceptent de les réduire, au lieu de faire ce que ce gouvernement a fait, ou plutôt ce que le gouvernement précédent a fait et que celui-ci a continué de faire, c'est-à-dire réduire les subventions pour la construction navale. Nous l'avons fait unilatéralement, parce que nous étions convaincus que notre vertu impressionnerait le monde entier, de sorte qu'il nous emboîterait le pas.

Or, il s'en est bien gardé et maintient toujours ses subventions. En effet, les pays subventionnent les chantiers navals, puisque que les entreprises canadiennes peuvent y faire construire des navires en bénéficiant de ces subventions. Elles auraient tort de ne pas le faire, étant donné surtout la lutte serrée qu'elles se livrent financièrement pour le transport des marchandises.

Nous devons faire quelque chose. Cette mesure n'est pas très exigeante car, comme je l'ai déjà dit, il reste bien peu de navires à réparer ou à radouber. Je crois que la flotte des Grands Lacs ne compte plus que 60 navires et leur nombre baisse continuellement. D'ici 10 à 15 ans, la flotte aura perdu au moins un navire par année. En l'an 2000, notre flotte ne représentera probablement plus que le tiers ou le quart de ce qu'elle était au début, au milieu des années 1980. C'est une perte considérable. Dans une perspective plus large, le député qui appuie la motion que j'ai présentée sait d'ailleurs mieux que moi qu'à un certain moment, nous n'arriverons plus à expédier nos céréales des Prairies, parce que la côte ouest sera encombrée. Il ne sera pas possible d'expédier un plus gros volume par l'ouest, alors par où allons-nous expédier le reste? Finirons-nous alors par acheminer ces céréales par train jusqu'à Québec, Baie-Comeau ou Port-Cartier, où les navires de mer les prendront? C'est peut-être la solution que nous devons adopter parce que notre flotte des Grands Lacs ne pourra assurer ce transport.

• (1130)

Cela signifie également que nous ne serons pas en mesure de transporter le minerai de fer qui alimente les aciéries. Nous ne pourrions pas transporter le charbon qui alimente ces mêmes aciéries. Nous n'aurons plus les navires nécessaires à ce moment.

Je dis au gouvernement: «De grâce, adoptons cette mesure. Donnons de l'espoir à nos chantiers navals.»

M. Lee Richardson (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, je pense que tous les députés dans cette enceinte peuvent sympathiser avec le député dans le cas présent et aucun d'entre nous n'aime voir la fermeture de chantiers navals au Canada; c'est surtout le cas de députés, comme mon collègue, qui représentent une circonscription où on retrouve des chantiers de ce genre.

Cependant, ce projet de loi, le projet de loi C-33, porte sur le cabotage et ne tend pas à modifier la politique actuelle du gouvernement sur la construction navale ni à remplacer les règlements actuels du ministère du Revenu.

Il offre des débouchés accrus aux chantiers navals canadiens en élargissant la définition de cabotage afin d'inclure le plateau continental et toutes les activités reliées à la marine marchande.

En encourageant le secteur des croisières qui n'existerait pas autrement, le projet de loi C-33 offre des débouchés en ce qui concerne l'entretien et la réparation d'un plus grand nombre de navires étrangers.

Il existe déjà une politique tendant à encourager la réparation des navires canadiens au Canada. Toutes les réparations qui ne sont pas urgentes pour permettre à un navire de rentrer en toute sécurité au Canada sont assujetties à un droit de douane de 25 p. 100 qui devra être versé avant que le navire puisse refaire du cabotage.

Je le répète, ce projet de loi porte sur le cabotage. Il ne tend pas à modifier la politique actuelle du gouvernement en matière de construction navale et nous ne pouvons donc souscrire à cet amendement.

M. John Manley (Ottawa-Sud): Je suis bien heureux d'apprendre du secrétaire parlementaire, monsieur le Président, que le gouvernement a une politique de construction navale. C'est une chose que nous avons essayé d'établir au cours des audiences au sujet de ce projet de loi et on a eu du mal.

Nous sommes en faveur de l'amendement, mais je veux replacer en contexte ce qui nous préoccupe. Il ne s'agit pas strictement de la survie de tel ou tel chantier naval, le problème c'est la compétitivité de notre secteur de la construction navale. Si nous ne faisons rien, les mesures qui exigent que les navires canadiens soient entretenus dans des chantiers canadiens finiront par faire du tort à