

Sanction royale

et les collectivités qui en dépendent estiment avoir été trahis. Il est encore temps cependant de respecter les engagements formels qui avaient été pris.

SANCTION ROYALE

[Français]

Le gentilhomme huissier de la verge noire apporte le message suivant:

Monsieur le Président, c'est le désir de l'honorable suppléant de Son Excellence le Gouverneur général que cette honorable Chambre se rende immédiatement auprès de lui dans la Chambre de l'honorable Sénat.

En conséquence, le Président et les membres des Communes se rendent dans la salle du Sénat.

Et de retour:

M. le vice-président: J'ai l'honneur de faire savoir à la Chambre que, lorsque la Chambre s'est rendue auprès du suppléant de Son Excellence le Gouverneur général dans la Chambre du Sénat, le suppléant de Son Excellence a bien voulu donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale au projet de loi suivant:

Projet de loi C-71, Loi modifiant le Code criminel, la Loi sur l'immigration de 1976 et la Loi sur la citoyenneté—chapitre n° 37.

• (1640)

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LA LOI SUR LE CABOTAGE ET LES ACTIVITÉS COMMERCIALES MARITIMES**MESURE D'ÉTABLISSEMENT**

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. Crosbie: Que le projet de loi C-52, concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé à un comité législatif.

M. Skelly: Monsieur le Président, j'allais parler de la façon dont les gouvernements libéraux précédents ont traité l'industrie de la construction navale. Comme beaucoup de mes collègues conservateurs, je voulais dire qu'on s'est trompé quand on a décidé que le Canada pouvait acquérir ses navires et ses plates-formes maritimes à un coût plus modique dans d'autres pays. Cette politique du gouvernement libéral a fait un tort considérable à la construction navale au Canada.

Il est clair que cette attitude des gouvernements libéraux, du premier ministre (M. Mulroney), du ministre des Transports (M. Crosbie), du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M. Masse) et du ministre de l'Expansion industrielle régionale (M. de Cotret), a fait beaucoup de tort à de nombreuses collectivités de l'est et de l'ouest du Canada, de la région des Grands Lacs et de la côte de l'Arctique dont on a négligé le potentiel pour l'industrie et la technologie maritimes.

Il y a eu un regain d'optimisme quand les conservateurs sont arrivés au pouvoir. On croyait que la construction navale et les entreprises maritimes trouveraient un allié dans un gouvernement et dans un groupe de personnes qui agirait d'une façon vigoureuse, efficace et cohérente pour remettre ce secteur industriel sur pied et pour l'orienter dans la bonne direction.

Le Canada, qui possède l'un des littoraux les plus longs du monde, est une nation maritime. La plupart des petits navires de cabotage et certains des gros sont construits et exploités au Canada. Cependant, il existe certaines exceptions notables. Nous espérons que le nouveau gouvernement qui avait pris des engagements aussi formels supprimerait ces exceptions et créerait une atmosphère d'expansion pour les chantiers navals canadiens et les marins. Cela ne s'est pas produit.

Le nouveau projet de loi regorge d'exceptions. Lorsqu'il ira en comité, celui-ci devra s'attaquer à ces exceptions et permettre à ceux à qui le gouvernement a promis de comparaître devant le comité de dire pourquoi le maintien de ces exceptions les privera d'emplois et d'avantages économiques. Il faut les laisser expliquer pourquoi la suppression de ces exceptions permettrait aux Canadiens de construire des navires et d'acquérir la technologie qui les mettrait en position de force dans l'avenir.

Le gouvernement a fait des promesses à propos du cabotage. Alors que nous appuyons tous les aspects positifs de ce projet de loi, nous voulons qu'on supprime les exceptions. En outre, nous voulons que le gouvernement intensifie son intervention dans ce secteur et lui manifeste davantage d'intérêt.

Le Canada a besoin d'une flottille de pêche hauturière. Des députés conservateurs qui sont à la Chambre depuis longtemps l'ont déclaré. Où sont-ils aujourd'hui? Où sont les dispositions du projet de loi visant à créer cette flottille?

Le gouvernement est tout à fait disposé à autoriser de grandes sociétés de transport maritime au Canada à envoyer leurs navires à l'étranger pour les faire immatriculer en Grande-Bretagne, aux Bermudes ou dans les pays du tiers monde pour éviter de payer des salaires convenables aux hommes et aux femmes qui forment l'équipage de ces navires et de se conformer aux consignes sanitaires et de sécurité sur ces navires.

Nous devons construire, réparer et entretenir ces navires au Canada afin de donner du travail aux Canadiens et faire en sorte que nos chantiers navals soient suffisamment actifs pour que la technologie de la construction navale reste vivante et prospère dans notre pays. C'est nécessaire pour que les chantiers navals restent économiquement viables et que les collectivités qui en tirent leur subsistance puissent continuer à prospérer au lieu de disparaître, comme cela s'est produit pour tant de nos villes mono-industrielles.

Lorsque ce projet de loi ira en comité, nous demanderons au gouvernement ce qu'il compte faire au sujet de sa promesse de faire construire et immatriculer au Canada une flottille de pêche hauturière. Le Canadian Pacific est l'une des sociétés les plus abominables de notre pays, tout en n'étant pas la seule, en ce qui concerne l'exploitation d'une flotte hauturière. Il faut y remédier.