

Initiatives ministérielles

«adéquat—identique ou compara—».

M. Angus propose:

Qu'on modifie le projet de loi C-33, à l'article 5, en retranchant la ligne 32, page 6, et en la remplaçant par ce qui suit:

«adéquat—identique ou compara—».

—Monsieur le Président, je vais m'y reprendre une troisième fois. J'espère que j'aurai plus de chance cette fois-ci. Quelque chose me dit que ce sera la bonne.

Cet amendement a fondamentalement pour effet de supprimer les mots «service régulier» des articles 4 et 5 du projet de loi. Nombre de témoins ont dit craindre que ce passage du projet de loi soit trop restrictif. Quand on dit «service régulier», on entend par là que le navire doit respecter un certain horaire, qu'il dessert un port donné le lundi et un autre le lendemain, et ainsi de suite. Nous voulions nous assurer que les navires nolisés, par exemple, soient visés par cette clause et que la loi traite de la question de l'inexistence de services adéquats semblables—identiques ou comparables.

Le libellé du projet de loi s'en trouverait amélioré.

M. Lee Richardson (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, le député de Thunder Bay—Atikokan a eu de la veine dans sa troisième tentative puisque nous avons décidé d'accepter son amendement.

Le président suppléant (M. DeBlois): J'ai besoin d'une indication de la part des députés.

[Français]

Êtes-vous d'accord pour que je pose la question sur les motions nos 3 et 4 et qu'il n'y ait qu'un seul vote?

[Traduction]

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. DeBlois): Le vote porte sur les troisième et quatrième motions de M. Angus. Plaît-il à la Chambre d'adopter ces motions?

Des voix: D'accord.

(Les motions de M. Angus sont adoptées.)

M. Iain Angus (Thunder Bay—Atikokan) propose:

Qu'on modifie le projet de loi C-33, en ajoutant, à la suite de la ligne 10, page 16, le nouvel article suivant:

«21,1 Dans le cas où un navire canadien qui se livre au cabotage a besoin de radoubs ou réparation, sauf des réparations d'urgence, le capitaine du navire veille à ce que ces radoubs ou réparations soient effectués dans un chantier maritime situé au Canada.»

—Monsieur le Président, je vais essayer de faire coup double. J'aime l'orientation que nous prenons.

Le but de cet amendement est d'obliger tout navire canadien qui se livre au cabotage et qui a besoin de radoubs ou de réparations, sauf des réparations d'urgence, à faire faire ces radoubs ou ces réparations dans un chantier maritime situé au Canada.

Cette Chambre et les Canadiens connaissent très bien la situation critique dans laquelle se trouvent nos chantiers maritimes. Le gouvernement a pour politique de réduire la taille de cette industrie. Cela a sûrement contribué à la fermeture d'un certain nombre de chantiers. Je pense ici à la fermeture du chantier de Collingwood qui, soit dit en passant, a construit le dernier navire marchand du pays, pour la société Patterson and Sons. Le navire est sorti du chantier en 1985, si je ne m'abuse. C'était la dernière fois que le Canada construisait un navire marchand privé.

Nous en avons construit de plus petits depuis, par exemple des chalutiers et de petits bateaux de pêche, et nous construisons des bateaux de plaisance, mais la construction, au Canada, d'un navire transportant des céréales et du minerai de fer semblable à ceux qui naviguent sur les Grands Lacs est chose du passé. À l'heure actuelle, 92 p. 100 de tous les contrats des chantiers navals proviennent du secteur public; ces navires sont destinés avant tout à la Défense, mais aussi aux Transports et à Pêches et Océans.

Nous devons faire quelque chose pour redonner du travail à nos chantiers pendant qu'il nous en reste encore quelques-uns. En Ontario, il ne reste plus que deux chantiers, celui de Port Weller et le chantier Portship de Thunder Bay. Nous savons, d'après les témoignages présentés au comité, qu'il n'y a pas assez de commandes dans les Grands Lacs à l'heure actuelle pour faire vivre ces deux chantiers. L'un d'eux doit fermer et, malheureusement, il y a de très fortes chances que ce soit celui de Thunder Bay, parce qu'il ne peut plus faire de construction. De nos jours, on n'y fait plus que des réparations. Par contre, au chantier de Port Weller, on construit encore. On y exécute d'ailleurs un modeste contrat du gouvernement qui commencera dans environ un an.

Notre industrie de la construction navale éprouve d'énormes difficultés. Ce serait la moindre des choses que