

Initiatives ministérielles

ment là le fond du problème et c'est cet aspect que le projet de loi essaie de régler.

Nous voulons favoriser une industrie du cabotage forte et vigoureuse au Canada, mais nous sommes aussi conscients de la nécessité de faire en sorte que des services puissent être obtenus à prix raisonnable, et du fait qu'une situation de concurrence assurée, à long terme, des services plus économiques et meilleurs.

Dans les circonstances, le pouvoir de réglementation est la solution à envisager, étant donné qu'il fournit la souplesse nécessaire pour intervenir plutôt que de risquer une situation de concurrence alors que les règles du jeu ne sont pas équitables, compte tenu de la force économique relative des intervenants et du risque de perdre des expéditeurs canadiens.

Je suis bien disposé à l'égard de la motion, mais je ne suis pas porté à l'appuyer, et ce pour les raisons que je viens de mentionner. Cela dit, je trouve curieux que, dans ce cas-ci, le gouvernement fasse valoir que le pouvoir de réglementation est suffisant pour assurer la protection de l'industrie canadienne des expéditions. Dans d'autres circonstances, notamment en comité et même à l'égard de la motion dont nous avons discuté plus tôt, le gouvernement s'est opposé aux pouvoirs de réglementation.

Par exemple, la licence accordant les pouvoirs énoncés aux articles 4 et 5 de la loi a fait l'objet d'un débat en comité où l'on a fait valoir que ce pouvoir comme tel devrait être discrétionnaire. En d'autres mots, laissons au ministre le soin de décider s'il y a lieu de délivrer une licence. Dans ces cas, le gouvernement lui-même a refusé d'accorder ce pouvoir discrétionnaire au ministre. Or, voilà maintenant qu'il invoque un tel pouvoir discrétionnaire pour apaiser les préoccupations formulées par le député néo-démocrate de Thunder Bay—Atikokan. Cela me semble quelque peu ironique et décourageant.

Le président suppléant (M. DeBlois): La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote!

Le président suppléant (M. DeBlois): Le vote porte sur la première motion de M. Angus. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Une voix: Avec dissidence.

Le président suppléant (M. DeBlois): L'amendement est rejeté à la majorité.

(La motion est rejetée.)

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

Qu'on modifie le projet de loi C-33, à l'article 4, en retranchant la ligne 12, page 6, et en la remplaçant par ce qui suit:

«législation canadienne applicable;

f) le propriétaire du navire a donné des garanties adéquates qu'il veillera à ce que soient observées toutes les lois du Canada, notamment les lois relatives aux normes de travail et aux salaires.»

—Monsieur le Président, lors des audiences du comité sur le projet de loi C-33 et sur celui qui l'a précédé, le projet de loi C-52, qui est mort au *Feuilleton* juste avant les dernières élections, les syndicats en particulier ont exprimé la crainte tout à fait fondée que les équipages des navires étrangers ne viennent s'emparer de nos emplois et n'atténuent ainsi notre compétitivité en tant que nation ayant une industrie maritime efficace.

Ils disaient craindre qu'un navire qui satisfait aux critères et qui s'est vu accorder une exemption par le ministre, ne vienne fournir un service qui «n'est pas dispensé, qui n'est pas assuré par un navire canadien». En effet, si ce navire fonctionne avec un équipage qui touche 100 dollars par mois et ne se conforme pas à nos critères de santé et de sécurité, lesquels sont très élevés dans le secteur maritime, il se trouve à réduire notre capacité. Cela crée des tensions sur nos sociétés marines qui, à leur tour, font pression sur le gouvernement pour qu'il édulcore notre réglementation.

Chose certaine, le secteur maritime réclame une deuxième immatriculation pour autoriser les navires canadiens à opérer à l'extérieur de nos eaux et à ne pas payer d'impôt sur le revenu, tout comme l'équipage, afin de refléter la réalité de l'industrie maritime internationale.

Ce que les syndicats souhaitent, c'est qu'une protection intrinsèque soit inscrite dans la mesure législative, dans la Loi sur le cabotage, et non pas dans les réglementations de Revenu Canada, dans la Loi de l'impôt sur le revenu ou dans la Loi sur l'immigration. Ils veulent que, dans la mesure législative qui traite du cabotage, il soit dit très clairement que le propriétaire du navire doit certifier que l'ensemble des lois canadiennes, y compris les lois concernant les normes de travail et les revenus, seront respectées.