

Tarif des douanes

de mettre les compagnies canadiennes sur un pied d'égalité. Ces compagnies que le gouvernement a consultées n'en sollicitent aucun avantage. Elles veulent simplement être mises sur un pied d'égalité avec les sociétés étrangères afin de pouvoir donner du travail à des Canadiens, mais il n'en est rien. Les pays du Commonwealth et les pays émergents devraient être sur un pied d'égalité avec les autres pays.

• (1730)

La situation dans le domaine de la construction navale présente un autre aspect plutôt étrange. Quand une compagnie canadienne ne peut fabriquer toutes les pièces utilisées dans la construction d'un gros navire et doit en importer, elle est tenue de payer le plein tarif de la douane sur ces pièces. Quand la cale sèche de Saint-Jean, ou celles des Grands lacs ou du Saint-Laurent soumissionnent contre les pays étrangers, elles doivent payer le plein tarif de la douane prélevée sur ces pièces importées au Canada et doivent encore faire des offres compétitives. Nous avons des chantiers qui ont les capacités voulues mais le gouvernement fédéral et l'opposition officielle tentent de leur créer des obstacles. A mon avis, il faudrait jeter un dernier coup d'œil sur ce projet de loi.

La politique de construction navale, comme c'est le cas pour la législation douanière, détermine la nature du commerce international du Canada. Elle détermine la nature de l'industrie à l'intérieur du pays. J'incite fortement les députés à soumettre à la Chambre des amendements qui mettraient les constructeurs de navires canadiens au moins sur un pied d'égalité. Au-delà de cette situation particulière, nous devons prévoir des améliorations au Tarif des douanes pour accorder au moins l'égalité en empêchant le dumping au Canada, si vous voulez, de ces navires dont la construction est subventionnée. Il faudrait repousser la limite à 200 milles, comme les propres conseillers du gouvernement le recommandent.

La deuxième chose à faire est de hausser les droits de douane pour qu'ils correspondent à ceux des autres pays et d'exiger un taux de 25 p. 100 sur les navires provenant de pays en voie de développement et de pays du Commonwealth pour qu'ils ne puissent pas se vendre ici moins cher que les nôtres. Nous devrions sérieusement songer à supprimer tous les droits de douane dans le cas d'un constructeur de navires qui serait en mesure de soumissionner pour un contrat et qui devrait faire venir des pièces importantes de l'extérieur du Canada. Nos spécialistes du développement industriel devraient bien réfléchir au fait que ces pièces ne peuvent être fabriquées au Canada et chercher des moyens pour qu'un jour nous les fabriquions ici.

Nous devons également examiner la question du financement de faveur. Si d'autres pays offrent des facilités de crédit pour entreprendre ces importants travaux de construction, si notre pays qui favorise les exportations donne à des compagnies étrangères la possibilité d'acheter, nous devrions sans nul doute permettre aux armateurs et aux exploitants canadiens d'obtenir des prêts de faveur pour financer la construction navale.

Il est intéressant de noter, monsieur l'Orateur, que le gouvernement a déjà préparé l'ébauche de cette politique. Si je ne m'abuse, elle a déjà été approuvée au niveau du ministère et du cabinet, et elle est gelée sous sa forme actuelle afin que nous ne puissions pas y apporter de changements fondamentaux. Le

gouvernement fédéral refuse d'apporter des changements importants à la politique qu'il a mise sur pied. Grâce à une législation douanière appropriée ou à bonne stratégie pour l'industrie maritime, nous pourrions créer des millions d'emplois. Il est intéressant de noter, toutefois, que dans sa sagesse, le gouvernement refuse de construire de gros navires au Canada. Il a l'impression, à tort, que si le Japon, la Corée, Taiwan, Singapour, la Belgique, la Norvège, et la Finlande peuvent tous construire ce matériel à meilleur marché et à l'étranger, nous gagnerons quelques compensations d'ordre industriel au lieu de construire nos propres navires.

Les députés de l'autre côté nous ont également présenté cette politique et nous serions ravis que l'un d'entre eux intervienne et nous dise comment le gouvernement va venir en aide à ce secteur industriel, susceptible de donner du travail à des milliers de personnes, grâce aux tarifs douaniers. Nous devrions peut-être parler des lieux de travail car c'est un élément qui a son importance. La capacité normale d'exploitation du chantier naval de Halifax est d'environ 950 personnes. A l'heure actuelle, il n'y a plus que 450 travailleurs, et il y a donc de la place pour 500 personnes de plus. Il y a dans ce port une cale sèche toute neuve où l'on pourrait construire de très gros navires. D'où viendront ces navires? On ne va certainement pas les prendre au beau milieu de l'Atlantique pour les amener à Halifax si leur destination est tout autre. On ne va pas conclure de nouveaux contrats de construction navale si le gouvernement ne met pas en place sa stratégie pour l'industrie maritime ou s'il n'apporte pas à la loi sur le tarif des douanes les modifications qui s'imposent.

Une voix: Votre voix s'affaiblit. Asseyez-vous.

M. Skelly: Si le député de Saskatoon et l'opposition officielle se moquent de la création de 500 emplois à Halifax, pourquoi n'interviennent-ils pas en le disant ouvertement, au lieu de nous adresser des injures exaspérantes? Il y a des gens à Halifax qui se préoccupent de ces 500 emplois car leur famille n'a pas le même revenu qu'avant. Lorsque Hawker Siddeley dirigeait ce chantier naval, il y avait du travail pour au moins 2,000 personnes. Et si le député de Saskatoon s'en moque, qu'il prenne la parole pour s'opposer à la stratégie industrielle maritime puisque le débat sur ce bill lui en donne la possibilité.

Une voix: Après vous avoir entendu, il n'y a plus rien à ajouter.

M. Skelly: Quant au chantier naval de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, il pourrait employer de 1,700 à 2,000 personnes au lieu des 500 à 600 qui y travaillent actuellement. Il y a 1,200 personnes sans travail à Saint-Jean, et si le gouvernement voulait mettre sur pied sa stratégie maritime, celles-ci pourraient retrouver du travail. C'est tout de même étonnant de constater, monsieur l'Orateur, qu'au moment où les contribuables aident financièrement cette société à construire l'un des plus grands chantiers navals d'Amérique du Nord, l'un des plus modernes, un chantier doté des derniers perfectionnements en matière de conception et d'ingénierie, au moment où cette société pourrait réembaucher 1200 travailleurs, le gouvernement fédéral refuse de mettre en place sa politique sur la construction navale qui est déjà élaborée, et refuse également d'apporter les amendements qui s'imposent au projet de loi. Il y a actuellement 1200 travailleurs en chômage à Saint-Jean ce qui a d'énormes retombées sur cette ville.