

*Douanes et accise*

1982, cette valeur s'élevait à 1.1 milliard, mais elle a sensiblement baissé en 1983, jusqu'à 739 millions. En fait de tonnage, monsieur le Président, cela représente à peu près 18,900 tonnes en nouvelles commandes en 1983. En fait d'emplois, c'est dire qu'environ 14,000 personnes travaillaient dans les chantiers navals du Canada en 1983.

A mon avis, ce facteur prend une grande importance par rapport à ce type de mesures économiques. Nous avons dit et redit, à la Chambre des communes, que le principal problème économique au Canada est le chômage et que toute mesure prise par le gouvernement devrait tendre à réduire le chômage. C'est dans ce contexte que je veux faire mes observations sur les dispositions du projet de loi C-16 concernant l'industrie de la construction navale au Canada. Nous nous efforçons de réduire le chômage au Canada et de créer plus d'emplois et de nouvelles possibilités d'emploi.

Il n'est pas exagéré de dire que l'essor de la construction navale au Canada entraînera la création de milliers d'emplois pour des Canadiens. Il n'est pas exagéré de dire que l'effectif de 20,000 personnes actuellement employées par ce secteur, qui a été ramené à 14,000 en 1983, pourrait augmenter de façon considérable si l'on construisait beaucoup plus de navires au Canada. Comment allons-nous atteindre ce but, monsieur le Président? Je me reporterai aux remarques du ministre.

Selon lui, grâce aux mesures comme celles que prévoit le projet de loi C-16, il sera inutile de subventionner l'industrie de la construction navale canadienne. Je ne suis pas d'accord avec lui sur ce point. Lorsqu'on examine ce secteur à l'échelle mondiale, et surtout dans des pays comme la Pologne, sans parler de la Corée du Sud et d'autres pays du tiers monde qui ont une industrie de construction navale importante, on ne peut s'empêcher de remarquer qu'au Canada certains facteurs très importants nuisent à ce secteur et, partant, aux Canadiens. Le principal facteur, c'est tout simplement que le gouvernement des pays dont je viens de parler subventionne fortement la construction navale.

Il y a quelques années, de sérieux problèmes se sont posés aux chantiers navals de Gdansk, en Pologne. Les travailleurs se sont mis en grève et ainsi de suite. Nous nous sommes aperçus que les activités de construction navale de Gdansk, en Pologne, étaient en fait une sorte de programme d'assurance-chômage. Les navires que l'on construisait alors dans les chantiers navals étaient inutiles. Étant donné le marasme économique mondial, il était inutile de continuer à construire des navires. Et pourtant, les chantiers navals de Gdansk produisaient navire sur navire. C'était en fait une sorte d'assurance-chômage.

Si le Canada devait rivaliser dans ce genre de milieu avec un pays comme la Pologne, qui était disposé à dépenser des millions de dollars à subventionner la construction de navires pour la marine marchande internationale, notre industrie aurait besoin d'une aide considérable. Je ne vois pas comment la situation pourra s'améliorer grâce à l'entrée en vigueur du projet de loi C-16. Dans des pays comme la Pologne et la Corée du Sud, le gouvernement subventionne considérablement les activités de construction navale. Les subventions représentent beaucoup plus de 20 p. 100 de la valeur des navires construits. Il s'agit de millions de dollars. En fait, même si nous versions une grande partie de nos dépenses d'assurance-chômage—qui excèdent annuellement les 10 milliards de dollars—à l'industrie de la construction navale, il est peu probable

que nous arriverions à concurrencer des pays comme la Corée du Sud et la Pologne dans ce secteur.

Ce que je veux faire valoir, monsieur le Président, c'est que les dispositions visant à protéger l'industrie canadienne de la construction navale en ce qui concerne les bateaux et autre matériel maritime mentionné dans le projet de loi C-16 sont absolument essentielles. Toutefois, elles ne contribuent pas à relancer l'industrie canadienne de la construction navale. A cet égard, il nous faut analyser attentivement la situation au niveau international. Nous devons établir exactement ce qui se fait dans les pays que le Canada doit concurrencer dans ce domaine. Nous devons déterminer, eu égard à la politique officielle, si le gouvernement est disposé à fournir des subventions équivalentes à celles qui sont versées chez nos concurrents. Je pense surtout, je le répète, à des pays comme la Pologne et la Corée du Sud.

Le Japon et d'autres pays constructeurs de navires sont aussi dans la course, mais on ne sait pas très bien quel genre de subventions y sont pratiquées. Les Japonais voudraient nous faire croire que leurs chantiers maritimes sont plus rentables que les nôtres, leurs travailleurs plus productifs, et qu'ils n'ont pas recours à des subventions directes. Quant à la Corée du Sud, je ne crois pas qu'on y prétende pouvoir construire des navires à bien meilleur prix que dans des pays comme le Canada sans une certaine subvention des chantiers, quelles que soient les mesures d'amélioration du rendement adoptées.

A ma connaissance, l'industrie canadienne de la construction navale n'estime pas être moins rentable ni avoir des travailleurs moins productifs que l'industrie étrangère. Je ne crois pas me tromper en disant au nom de l'industrie canadienne de la construction navale, et surtout de l'Association des chantiers maritimes canadiens, que les constructeurs canadiens de navires peuvent être compétitifs au niveau international si les règles du jeu sont les mêmes pour tous. Autrement dit, s'il n'y a pas ailleurs de subvention sous la forme de prêts à faible intérêt, de financement direct ou autre, le Canada peut être compétitif. Toutefois, si les chantiers étrangers sont subventionnés, les chantiers canadiens doivent aussi l'être dans la même mesure pour être concurrentiels. C'est aussi simple que cela.

Comme le savent le ministre et tous les députés, les barrières douanières sont une forme de protection contre la concurrence. C'est à cette mesure que recourt le gouvernement dans le projet de loi C-16. Les canadiens n'acceptent de barrières douanières que si elles sont essentielles. Nous voudrions tous pratiquer le libre-échange au niveau international, mais ce n'est pas possible. Nous devons tenir compte des réalités du marché mondial et de notre compétitivité sur ce marché. Voilà pourquoi nous favorisons la protection douanière en tant que mesure essentielle d'exception. Une fois que nous avons reconnu la nécessité d'une telle protection pour une industrie comme la construction navale, il nous faut examiner quel est exactement le genre de protection prévu.

Un député de l'opposition officielle, qui ne dispose ni des données ni des chiffres qui sont accessibles au gouvernement et à ses hauts fonctionnaires, ne peut absolument pas juger de l'opportunité, dans les circonstances, des chiffres précis que propose le projet de loi C-16. Nous devons nous fier au jugement du ministre et admettre qu'un tarif de 20 p. 100 constitue une protection suffisante. L'avenir dira si le ministre a raison.