

collègue de Cape Breton—The Sydneys était à même de constater que le nombre d'employés des chantiers maritimes dans les provinces de l'Atlantique avait diminué considérablement. Et, malgré les promesses du gouvernement conservateur, la situation ne se redressait pas. Or voici deux députés libéraux, le député de Montréal—Sainte-Marie ainsi que le député de Cape Breton—The Sydneys qui tout récemment sont intervenus en cette Chambre pour faire des représentations auprès du gouvernement pour les travailleurs des chantiers maritimes que l'on retrouve dans les provinces de l'Atlantique ainsi que dans la province de Québec et qui sont laissés pour compte par ce gouvernement conservateur qui, encore une fois, dans ce domaine et dans celui de la construction des chantiers maritimes ne tient pas ses promesses.

Je voudrais également dire que pas plus tard que le 16 juin dernier, dans un communiqué de presse, le nouveau président de l'Association des chantiers maritimes du Canada disait que le gouvernement se devait d'avoir sans délai une politique nationale de construction navale. Le nouveau président, M. Clarke, rappelait les promesses faites par le parti conservateur et enjoignait ces derniers d'avoir dans les plus brefs délais une politique nationale de construction navale.

Il soulignait entre autre que le carnet de commandes des chantiers maritimes, c'est-à-dire les navires commandés ou en chantier à la fin de 1986, totalisait 40 350 tonnes soit moins de la moitié du chiffre de 1985 qui, lui-même, avait été le plus bas jamais enregistré pendant les quelque 25 années pour lesquels l'Association canadienne des chantiers maritimes tient des relevés précis. En d'autres mots, depuis 25 ans l'Association des chantiers maritimes du Canada tient des statistiques sur le nombre de travailleurs dans le domaine et sur le nombre de contrats adjudgés par le gouvernement du Canada ou par l'entreprise privée aux différents chantiers maritimes du Canada.

Or, le record le plus défavorable, le plus mauvais c'est celui du gouvernement conservateur actuel.

Et, M. Clarke, le président, soulignait, et je cite:

Comme en témoignent la fermeture de plusieurs chantiers et d'entreprises connexes en 1986 et le fait que les chantiers membres ne comptaient plus que 6 948 employés, la situation de notre secteur à la fin de l'année était des plus grave.

● (1600)

[Traduction]

C'est là une nette condamnation de la politique sinon de l'incurie du gouvernement conservateur en matière de construction navale. Cela témoigne bien de la consternation des Canadiens devant les promesses rompues qui ont caractérisé ces trois longues années de gouvernement conservateur. Ce furent trois longues années en effet pour les travailleurs des chantiers navals qui, comme bien d'autres Canadiens, avaient de grands espoirs quand le gouvernement a obtenu son mandat en 1984. Ils sont maintenant très déçus, découragés et écoeurés d'un abominable gouvernement qui ne sait pas se doter d'une politique cohérente et oeuvrer de façon constructive dans l'intérêt des Canadiens.

L'industrie de la construction navale est dans un terrible pétrin. Le gouvernement n'a rien fait pour améliorer la situation, à part s'entretenir avec les présidents de quelques entreprises pour leur demander de fermer leurs chantiers navals. Ce

Cabotage et activités commerciales maritimes—Loi

fut là une initiative effrontée de la part de certains ministres. Ils ont en effet tenté de convaincre ces hommes d'affaires de réduire leurs activités, au détriment des travailleurs, pour mettre de l'ordre dans l'industrie de la construction navale.

Je déplore énormément les décisions ou l'incurie du gouvernement. J'espère bien qu'il va prendre conscience de ses engagements et tenir enfin certaines de ses promesses.

M. Iain Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre part au débat sur le projet de loi C-52 concernant la Loi sur le cabotage et les activités commerciales maritimes.

Je tiens à déclarer dès le départ que nous appuyons évidemment l'idée de restreindre le cabotage aux Canadiens. Depuis des années, nous insistons sur la nécessité d'améliorer tant dans le secteur maritime que dans les autres secteurs, la capacité des Canadiens de contribuer à l'édification, au fonctionnement et à l'amélioration du pays. Il en va de même pour le cabotage.

Cela ne s'applique pas seulement au cabotage mais aussi au transport par bateau partout au Canada. Si, en droit maritime, nous parlons des rives des Grands Lacs comme de notre quatrième littoral marin, nous ne pouvons pas à proprement parler les décrire comme tel. Cependant, je crois comprendre que le projet de loi abordera clairement cette question aussi. Par conséquent, toutes nos côtes sont visées.

Je crois qu'il importe de faire figurer certains éléments du projet de loi au compte rendu pour que nous comprenions bien les étapes que nous suivons. Je commence par la définition de «navire canadien». Dans l'article 2, cette expression est définie ainsi:

«navire canadien»

a) Soit un navire immatriculé au Canada à l'égard duquel tous les droits et taxes prévus par le Tarif des douanes et la Loi sur la taxe d'accise ont été acquittés;

b) soit un navire construit au Canada et exempté de l'immatriculation en vertu de l'article 8 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Apparemment, c'est une excellente définition. Cependant, ce qu'elle signifie réellement, c'est qu'il n'est pas nécessaire qu'un navire ait été construit au Canada. Il n'est pas nécessaire qu'il appartienne à des Canadiens. Il doit cependant avoir un équipage canadien et il doit être immatriculé.

● (1610)

Comparons ces dispositions à celles de l'*American Jones Act* de 1920. Lorsque nous sommes devant un bon exemple, je me demande pourquoi nous mettons parfois tant de temps à le suivre. La *Jones Act* a été promulguée il y a 67 ans. Elle exige que le commerce entre les ports des États-Unis soit effectué dans des navires immatriculés aux États-Unis. A cet égard, il n'y a pas de différence entre cette loi et notre mesure législative. Par contre, dans la loi américaine, on précise que les navires doivent appartenir à des Américains et avoir été construits aux États-Unis. C'est là que résident les différences avec notre loi. La loi américaine dit que les navires doivent avoir un équipage américain; il n'y a donc pas de différence avec la nôtre à cet égard.

La loi américaine donne la protection maximum aux travailleurs canadiens et aux entreprises maritimes notamment aux chantiers de construction navale et aux chantiers de réparation des navires. Les membres de mon parti trouvent qu'il faut faire