

Tarif des douanes

En profiteraient aussi des villes comme Saint-Jean, à Terre-Neuve, et Marystown où l'on compte des milliers de chômeurs du fait que le gouvernement refuse de mettre en œuvre une stratégie déjà prête et de faire en sorte que la mesure législative dont nous sommes saisis aujourd'hui appuie cette stratégie.

Je voudrais simplement exprimer notre façon de concevoir cette politique pour l'instant. A l'heure actuelle, en matière de construction et d'exploitation des plates-formes marines, le secteur le plus propice aux Canadiens est celui de l'exploration sous-marine et de la mise en valeur de nos richesses naturelles. D'après les données qui sont certainement approximatives, il y aurait au large de la côte atlantique 16 installations de forage en exploitation, 50 navires de ravitaillement en mer et 17 bâtiments de pêche de plus de 100 pieds. De nouvelles données nous apprendraient que l'une des installations de forage, deux des navires de ravitaillement et trois des bateaux de pêche ont été construits au Canada.

Nous n'aurions qu'une simple mesure à prendre, conformément à une recommandation dont le gouvernement a déjà été saisi, pour que tous ces bâtiments soient construits au Canada: soit de repousser notre frontière à 200 milles pour ce qui est de la perception des droits de douane. Croyez-moi, l'idée que les Canadiens sont incapables de construire des bâtiments de cette nature est un mythe, absolument; et l'idée qu'ils ne peuvent pas être compétitifs est tout aussi dénuée de fondement.

J'en veux pour exemple le cas des chantiers navals de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. Fait intéressant, Petro-Canada a été sur le point de confier à cette entreprise, dernièrement, la construction d'une installation de forage. A la suite d'un appel d'offres lancé à l'échelle internationale, les chantiers navals de Saint-Jean avaient arraché le contrat. Les directeurs étaient en route pour aller signer l'entente à Calgary. Cette entreprise qui avait affronté la concurrence étrangère s'apprêtait donc à conclure le contrat. Qu'est-il arrivé? A la dernière minute, Petro-Canada a renoncé au projet parce que la location des plates-formes de forage vient de baisser de \$120,000 à \$70,000 par jour environ et que le marché n'a plus de justification économique. Il demeure qu'une entreprise canadienne, mettant à profit des installations canadiennes ainsi que des services de conception et de génie canadiens, a su se montrer compétitive sur le plan international.

Il est évident que, non contents de se donner une protection tarifaire restrictive dans le domaine de la construction navale, nombre de pays qui sont en butte à de graves difficultés finissent par un financement avantageux pour la construction qui porte un taux d'intérêt de 6 à 7 p. 100 lequel, bien souvent, ne commence à courir qu'un an après la mise en exploitation du bâtiment. Chez nous, quand Petro-Canada a évalué les coûts de la compagnie canadienne dont l'offre a été retenue, elle a inclus des frais d'intérêt . . .

L'Orateur suppléant (M. Blaker): Le député du Yukon invoque le Règlement.

M. Nielsen: Si vous le permettez, la présidence voit peut-être un rapport entre Petro-Canada, la construction navale et le tarif douanier, mais personnellement je n'en vois aucun.

M. Skelly: Le rapport, c'est que si ce bill contenait des dispositions différentes ou si ses dispositions s'appliquaient différemment, les Canadiens auraient certainement du travail. Si le député du Yukon ne se soucie nullement des travailleurs de sa

région, en ce qui nous concerne, nous nous inquiétons du sort des travailleurs de la région de l'Atlantique, du Pacifique, des Grands lacs et du centre. S'il abordait plus souvent ces questions, il y aurait peut-être plus de travailleurs et plus d'habitants au Yukon.

Nous parlons d'une stratégie du secteur maritime qui a déjà été formulée et qui recommandait de modifier les dispositions douanières. Je regrette que le ministre n'ait pas pu nous expliquer un peu aujourd'hui pourquoi cet article 3, qu'on pourrait modifier facilement afin de permettre à des milliers de Canadiens de retrouver du travail dans l'industrie navale et dans la marine marchande, est resté tel quel.

Le gouvernement a déjà arrêté sa stratégie maritime à cet égard. Portez la barrière douanière à 200 milles au large de la côte nord et au large de la côte est, et des milliers de personnes retrouveront du travail sur les navires et les plates-formes pétrolières construites au Canada. Cela ne fait aucun doute.

Le gouvernement a déjà commencé à consulter l'industrie, mais il ne nous a toujours pas présenté de loi concrétisant sa politique.

Venons-en aux contradictions. Je suis sidéré de voir le parti conservateur, qui s'était inquiété des contradictions contenues dans la législation douanière, les passer complètement sous silence aujourd'hui, simplement parce qu'il veut embarrasser le gouvernement en le poussant à expédier cette mesure sans façon. Je suis sidéré et, quand les Canadiens seront au courant, je suis sûr qu'ils le seront également, devant l'inaction du gouvernement et l'incompétence de l'opposition officielle.

Il est question des tarifs préférentiels accordés aux pays en voie de développement. Nous constatons que les pays du Commonwealth peuvent nous livrer des navires moyennant des droits de douane très réduits. Les pays en voie de développement peuvent en faire autant. Cela veut dire que les armateurs canadiens achètent leurs bateaux à l'étranger, non seulement parce qu'ils bénéficient ainsi de droits de douane très faibles au Canada, mais encore qu'ils ont la possibilité d'obtenir des conditions de financement avantageuses et de ne pas payer une partie du coût de leurs bateaux. En fait, non seulement notre gouvernement réduit les droits de douane pour faciliter l'admission de ces bateaux, mais il laisse des industries subventionnées entièrement, ou du moins en grande partie, fabriquer des produits qui sont déversés sur notre marché. Je vous donnerai un exemple. A l'heure actuelle, l'entreprise Federal Commerce and Navigation est en train de construire des installations dans quatre importants secteurs de transport par vraquiers. Apparemment, cette société qui participe à l'aménagement du port houiller à Prince-Rupert et au projet de charbonnage du Nord-Est va utiliser ces navires pour transporter du charbon en Orient. Deux de ces navires sont construits en Corée du Sud, pays qui jouit actuellement d'un tarif de préférence parce qu'il s'agit d'un pays émergent. Toutefois, la Corée du Sud n'est pas un pays émergent pour ce qui est de la construction navale. Grâce aux subventions obtenues dans ce pays, à la disponibilité du financement concessionnaire et du très faible tarif des douanes, ce pays réussit à expédier ces navires au Canada. On ne peut pas, sous certains rapports, reprocher à ces compagnies d'aller à l'étranger effectuer des achats quand le gouvernement fédéral et l'opposition officielle ne se soucient guère de réclamer une modification au projet de loi interdisant