

Initiatives ministérielles

montrer aussi coopératif et je vais en faire part au gouvernement du Yukon.

Je suppose qu'une fois que ce projet de loi sera adopté et aura reçu la sanction royale, il appartiendra au gouvernement du Yukon, s'il se considère encore prisonnier, de porter l'affaire directement, c'est-à-dire de gouvernement à gouvernement, devant le ministre des Transports pour réclamer l'application de cette réglementation, comme il se doit. Il importe de savoir que ce pouvoir existe bel et bien, mais qu'il appartient à la partie intéressée de faire des démarches auprès du gouvernement.

J'irais plus loin en disant que, puisqu'il s'agit d'un processus réglementaire, la publication de cette réglementation va de soi. Cela pourrait être fait par le truchement de la *Gazette*. Les parties dont les pratiques sont mises en question et qui vont être assujetties à cette réglementation auront ainsi l'occasion d'élever une objection ou de travailler avec le gouvernement.

Le secrétaire parlementaire voudra peut-être en toucher un mot au ministre et proposer au gouvernement du Canada d'organiser sous peu une réunion officielle avec le gouvernement du Yukon pour lui demander comment ils peuvent collaborer et peut-être communiquer ensemble avec la société White Pass pour régler le problème.

Le Yukon a généralement l'impression de se faire avoir. On croit qu'il est impossible de faire transporter des marchandises canadiennes à un prix abordable. J'ai déjà parlé du mazout de Seattle ainsi que des broyeurs à boulets du Missouri, plutôt que de Kamloops, et je pense que le gouvernement du Yukon pourrait citer plusieurs exemples du même genre pour étoffer sa cause.

Je suis en faveur d'un tel dialogue entre les deux gouvernements, parce que je pense qu'il y va de notre intérêt à tous qu'une région aussi reculée que le Yukon, qui doit déjà surmonter des problèmes de distance, n'ait pas en plus les problèmes d'un monopole incontrôlé, comme cela semble être le cas.

Je vois que mon temps est écoulé. Permettez-moi de conclure en remerciant encore une fois le secrétaire parlementaire, le ministre et le personnel du ministre pour leur contribution au travail du Comité permanent des transports ainsi qu'à la préparation des amendements et des modifications. Cela montre une fois de plus que nous pouvons poursuivre un objectif commun et que, sans toujours obtenir tout ce que nous désirons, nous pouvons du moins nous rapprocher de cet objectif. Nous pouvons unir nos efforts même si nous appartenons à des partis politiques distincts.

L'hon. Roger C. Simmons (Burin—Saint-Georges): Monsieur le Président, comme mon collègue d'Ottawa-Sud l'a déclaré, nous, de l'opposition officielle, sommes heureux de souscrire à ce projet de loi.

Mon collègue d'Ottawa-Sud a souligné les raisons pour lesquelles nous y apportons notre appui. Mon collègue de Thunder Bay—Atikokan a également précisé qu'il y avait de bonnes raisons pour souscrire à ce projet de loi.

Étant donné que ces deux députés ont précisé de façon si éloquente toutes les bonnes choses que renfermait ce projet de loi, il m'incombe, bien entendu, de relever certaines de ses lacunes.

J'aperçois mon collègue de Calgary-Sud-Est, le secrétaire parlementaire, qui a si bien représenté le gouvernement à l'étape de la troisième lecture et aux autres étapes. Je m'adresse à lui, car j'ai écouté très attentivement ce qu'il a dit tout à l'heure. Il a notamment déclaré qu'on ne pouvait pas toujours trouver un navire canadien qui convenait à un travail particulier. Dans le cadre de mon intervention, je voudrais lui préciser l'une des principales raisons pour lesquelles il n'est pas toujours aussi facile qu'il le souhaiterait de faire appel à un navire canadien.

Le projet de loi C-33 réserve le cabotage aux navires canadiens. C'est ce qu'on précise dans les notes explicatives, c'est ce qu'on espère et c'est manifestement là l'objectif du projet de loi. On veut réserver aux navires canadiens le cabotage dans nos eaux.

C'est pourquoi nous souscrivons à ce projet de loi, mais en même temps, la déclaration en question est, à certains égards, bien loin de la vérité. Entre ce qu'on dit et la réalité, il y a un grand pas. C'est un peu comme si je disais maintenant qu'il n'y a plus de pauvreté au Canada, si ce n'est parmi les enfants, les chefs de famille monoparentale, les autochtones et les gens à faible revenu.

• (1240)

Si on fait bien attention à la façon dont on présente les exceptions, toute déclaration est alors acceptable. Il n'y a pas de pauvreté au Canada sauf dans certains groupes où on retrouve beaucoup de pauvreté.

Pour faire une comparaison, monsieur le Président, voyez ce qu'on dit dans les notes. Le projet de loi C-33 réserve le cabotage au Canada aux navires canadiens sauf dans le cas des bateaux de pêche visés par la Loi sur la protection des pêches côtières, des navires utilisés pour des activités de recherches océanographiques, des navires qui portent secours à des navires en détresse dans les eaux canadiennes ou participent à des opérations de