

Cabotage et activités commerciales maritimes—Loi

● (1710)

Pourquoi la cote de popularité du gouvernement conservateur n'est-elle que de 24 p. 100 d'après les sondages? C'est parce qu'il ne sait pas interpréter les vœux de nos concitoyens. Il va carrément à l'encontre de leur désir. Je comprends la fébrilité, l'inquiétude, la détresse de certains députés qui sont intervenus aujourd'hui, mais la solution n'est pas de s'en prendre à moi ou au NPD, mais d'écouter plus attentivement les gens.

M. le vice-président: Le député de St-Jean-Est (M. Harris) a la parole pour le débat.

M. Jack Harris (St-Jean-Est): Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir participer à cette étude, de pouvoir parler de cette mesure. Je sais gré au gouvernement de nous avoir permis d'engager un débat de cette nature.

Un bref coup d'oeil à ce projet de loi nous permet de voir, comme l'a prétendu le ministre des Transports (M. Crosbie), que sa raison d'être est de remplacer la loi actuelle qui réserve le cabotage aux navires britanniques pour en faire profiter dorénavant les navires canadiens.

Certains considéreront que c'est un progrès, j'imagine. Cette mesure fait bonne impression. Elle nous permettra, semble-t-il, de canadianiser notre flotte et de donner un élan considérable à notre commerce maritime. Mais ce n'est pas le cas. En parlant de modifier l'état actuel des choses, le gouvernement nous dit que grâce à ses mesures, et à celles de ses prédécesseurs aussi, je présume, la quasi-totalité de notre commerce côtier sera assuré par notre flotte maritime.

Qu'accomplira ce projet de loi? Où est sa substance? Où est son action? A cet égard, si nous nous comparons à nos voisins américains, nous constatons que ceux-ci ont adopté une approche différente avec la *Jones Act* de 1920. Afin de protéger leur secteur du cabotage, de la construction navale et d'assurer des emplois à leurs gens de mer, les Américains ont déclaré que seuls des navires construits et enregistrés aux États-Unis, appartenant à des Américains et dotés d'équipages américains pourraient faire du cabotage le long de leurs côtes. Depuis 1920, cette loi protège très efficacement le cabotage américain.

Au Canada, nous avons maintenant des navires enregistrés chez nous pour faire du cabotage. On me dit que tous les navires sauf deux qui s'occupent du cabotage au Canada sont maintenant enregistrés ici. On me dit également qu'il y a deux ou trois navires britanniques qui participent à ce commerce. Nous les forçons à modifier leur enregistrement et peut-être à payer un droit de douane pour pouvoir participer au cabotage.

Du point de vue économique, cela ne permet pas un progrès réel. Cela paraît bon. Nous disons maintenant que seuls des navires enregistrés au Canada peuvent participer au cabotage chez nous. Nous jetons à la mer la notion de mère-patrie et de navires britanniques. Nous jetons également à la mer nos liens, notre dépendance et nos relations avec la Grande-Bretagne, ainsi que notre favoritisme à l'endroit des navires britanniques au détriment des navires canadiens. Je dis que je suis d'accord,

mais n'allons pas pavoiser et nous vanter de choses merveilleuses que nous accomplissons pour changer l'économie du Canada.

La situation dans notre pays est désespérée, comme on l'a signalé l'autre jour lors du débat consacré à la motion du député de Montréal—Sainte-Marie (M. Malépart). Sa motion portait sur l'établissement d'une commission d'enquête spéciale sur le secteur de la construction navale au Québec. J'ai pris part à ce débat et répété les appréhensions du secteur de la construction navale.

À l'époque où le parti au pouvoir demandait aux Canadiens de lui accorder le mandat de gouverner, il leur a promis d'élaborer pour le Canada une politique de construction navale. Pour autant que nous ayons pu voir, il n'a rien fait. Il a bien, pour la frime, présenté quelques mesures fragmentaires. En exigeant que seuls des navires enregistrés au Canada participent au cabotage alors que ce sont déjà des navires enregistrés au Canada qui s'en occupent à 99 p. 100, il cherche à leurrer les Canadiens, surtout ceux qui ont tellement besoin de trouver un emploi dans ce secteur économique particulièrement fragile.

Ainsi, les deux chantiers qui fonctionnent à Terre-Neuve sont dans une situation très précaire. Au chantier de St. John's, il y a eu des mises à pied et il devrait y en avoir d'autres. Celui de Marystown est dans une situation un peu plus satisfaisante depuis quelque temps, mais ce secteur est en péril partout au Canada. Le gouvernement, et notamment l'ancien ministre des Approvisionnements et Services, ont donné à entendre que nous devrions fermer un chantier naval dans la région de l'Atlantique.

Au lieu d'adopter un semblant de politique comme la modification de l'enregistrement, le gouvernement devrait se donner une mesure vigoureuse qui aboutirait à l'expansion et à la stabilité de la construction navale.

Le dernier député ministériel qui a pris la parole a mentionné les frégates et le programme d'acquisition du gouvernement canadien. Il n'est que juste que le programme d'acquisition du gouvernement canadien vise à faire construire des navires au Canada. Nous devrions pouvoir y compter. Il n'est guère satisfaisant que la politique du gouvernement en matière de construction navale soit fondée uniquement sur son programme d'achat. Il n'y a aucune politique générale destinée à assurer la stabilité dans cette industrie.

J'espère qu'à l'étape de l'étude en comité nous pourrions proposer des amendements pour renforcer le projet de loi, que nous pourrions débattre les exemptions, notamment les exemptions douteuses dont la suppression pourrait avoir des répercussions et provoquer un certain changement.

Le projet de loi tel quel n'apporte aucun changement appréciable à l'économie et ne change rien à la situation désespérée des entreprises de construction navale et du secteur du commerce maritime. Je ferai remarquer aussi qu'elle améliore bien peu le sort des milliers de marins canadiens qui sont en chômage et cherchent désespérément de l'emploi.