

LA NAVIGATION—PROTESTATION CONTRE L'AFFRÈTEMENT DE NAVIRES ÉTRANGERS LE LONG DES CÔTES DE L'ATLANTIQUE

L'hon. Elmer M. MacKay (Central Nova): Monsieur le Président, hier le ministre des Transports (M. Pepin) n'a apparemment pas vraiment compris ma question, ou a cherché délibérément à l'éluder, à propos de navires étrangers ou immatriculés à l'étranger qu'on autorise à mouiller dans les eaux canadiennes. La loi sur la marine marchande du Canada donne au ministre des Transports le pouvoir de faire quelque chose à propos des navires étrangers de qualité et de conception douteuses dont on permet l'exploitation à des fins de sauvetage ou d'approvisionnement pour les plates-formes de forage.

Je tiens à faire consigner au compte rendu l'article 22 de la Partie I de cette importante loi, sur lequel j'appuierai mon argumentation. Le voici:

Nonobstant toute disposition de la présente Partie, un navire construit hors du Canada ne doit pas, sans le consentement du Ministre, être immatriculé au Canada.

Le ministre sait que les chantiers maritimes constituent un secteur d'activité important au Canada. Il doit également savoir que l'Association des chantiers maritimes canadiens a fait des recommandations très judicieuses afin de protéger les intérêts canadiens. Henry Walsh a signalé avec assiduité certains points au gouvernement.

Le 2 septembre 1980, l'Association a fait un certain nombre de propositions pour obtenir des mesures d'appui, non des subventions, en faveur des chantiers maritimes. Les propositions nos 9 et 10 recommandent d'interdire l'importation de vieux navires; la proposition n° 9 se lit comme suit:

«On devrait interdire l'importation au Canada de navires de pêche de plus de cinq ans».

La proposition n° 10 précise ceci:

On devrait interdire l'importation au Canada de tous les autres types de navires de plus de dix ans».

Or, un vieux baleinier désuet a été acheté à la Norvège par la Karlsen Shipping Company Ltd. et amené à Halifax où on le soumet à des essais en mer. Comme je l'ai fait remarquer hier au ministre, la société Ferguson Industries Ltd. de Pictou, en Nouvelle-Écosse, cherche en même temps à obtenir l'affrètement d'un navire qu'elle a considérablement modifié pour l'adapter au service des installations d'exploration pétrolière et gazière au large des côtes et le rendre conforme à la réglementation en vigueur. On s'attendrait à ce que le gouvernement et le ministre volent au secours d'un tel secteur dans une région qui connaît un taux de chômage élevé. Ce n'est pas le cas apparemment.

Le 6 janvier, dans le but d'encourager le secteur de la construction navale, le gouvernement fédéral a annoncé un train de mesures qui prévoyait notamment l'application de la législation sur les douanes et l'accise au matériel servant à la prospection et à l'exploration des gisements sous-marins non plus seulement dans la limite des 12 milles, mais jusqu'à l'extrémité du plateau continental canadien, la suppression des échappatoires de la législation sur les douanes, mesure qui a eu pour effet d'amener la perception d'un droit de 25 p. 100 sur tous les navires et d'un droit de 20 p. 100 sur les plates-formes de forage et le maintien de la subvention de 3 p. 100 à l'accroissement du rendement, et l'extension de la subvention de 9 p. 100

L'ajournement

au titre du programme d'aide aux constructeurs de navires aux bâtiments livrés avant le 30 juin 1985.

Je tiens à féliciter le gouvernement d'avoir pris ces mesures constructives qui ont une certaine valeur, mais je voudrais savoir pourquoi met-il tant de temps à prendre les mesures qui seraient nécessaires pour protéger le cabotage et les petits chantiers navals? En toute franchise, j'ai beau aimer le ministre des Transports, j'en ai ras-le-bol de ses réponses polies, mais beaucoup trop évasives et inexactes sur des sujets importants. Je suis aussi très inquiet au sujet de la discrimination évidente dont sont victimes certaines petites entreprises dans ma province, la Nouvelle-Écosse.

Dernièrement, j'ai signalé la façon injuste dont on traitait l'un des plus gros employeurs de la Nouvelle-Écosse, la société Hawker Siddeley Canada, Ltd. de Trenton. Dans ma propre circonscription, nous avons maintenant une autre entreprise vitale, Ferguson Industries, Ltd, qui est victime de incohérences voire même de la négligence pure et simple du ministère des Transports qui refuse de s'intéresser en priorité à la marine canadienne.

Le bon sens voudrait que l'on suive l'exemple d'autres pays et que l'on interdise aux navires de pêche de plus de cinq ans et aux vieux bâtiments de dix ans et plus d'être utilisés dans nos eaux territoriales. Tant que nous ne prendrons pas de mesures d'interdiction, ces bâtiments pourront, en vertu des règlements et les conventions internationales, continuer à croiser dans nos eaux.

Notre flotte prend de l'âge et nous devons la moderniser. Nous avons des chantiers navals qui sont capables d'entreprendre cette tâche. Une fois encore, à cause de l'indifférence du ministère des Transports et de la négligence du ministre, ils en sont empêchés. J'invite encore une fois le ministre et ses collaborateurs à lire les propositions très sensées qui viennent de l'Association des chantiers maritimes du Canada et, cela fait, à prendre des mesures positives.

• (1805)

Pour sa part, le ministère de l'Immigration devrait lui aussi s'intéresser de près aux pratiques selon lesquelles les marins étrangers viennent s'emparer des emplois de matelots canadiens. Pour donner avis de postes à combler, certaines sociétés emploient des énoncés de fonctions très compliqués qui ne reflètent pas véritablement les tâches à accomplir, ce qui leur permet d'embaucher des marins étrangers, souvent des ressortissants du Royaume-Uni, pour faire un travail que nos matelots canadiens pourraient faire tout aussi bien, sinon mieux.

J'espère que le gouvernement va pouvoir remédier à la situation, parce qu'il est ironique de penser, quand il est question d'emprunter des milliards de dollars, qu'en apportant un peu d'aide à quelques-unes de nos industries nationales, nous pourrions contribuer à nous enrichir et à enrayer l'hémorragie financière qui oblige le Parlement à voir défiler des mesures d'emprunt à tout bout de champ.

M. Jesse P. Flis (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, je vais soumettre les instances du député à l'examen du ministre et de ses adjoints.