

l'ouest du Canada, dans la province de Québec, le long du Saint-Laurent et dans ces importantes régions des Grands lacs où est implantée la construction navale canadienne, où opèrent les navires canadiens! «Voyez ce que nous avons fait. Au bout de cinq ans, nous avons mis au point une politique ou un programme pour chercher une centième ou une deux centième fois ce qu'il faut faire. Voyez ce que nous faisons pour créer une flotte marchande canadienne».

Il faut deux choses. Le gouvernement, même dans le peu de temps dont il dispose, pourrait faire adopter par Transports Canada des politiques qui favoriseraient les navires immatriculés au Canada. Sans avoir à se présenter devant le Parlement, il y a des choses constructives qu'il pourrait faire pour favoriser la construction de navires canadiens, des navires armés par des Canadiens, munis d'équipages canadiens. Il y a dans l'Arctique des dragues qui opèrent en eaux canadiennes avec des équipages étrangers.

Une plainte a été récemment adressée au ministre de l'Emploi et de l'Immigration (M. Roberts), qui parcourt le pays dans l'espoir de devenir le chef de son parti. Cet homme qui désire rester au gouvernement a néanmoins signé l'ordre d'autoriser les équipages étrangers sur les bateaux canadiens. Il vient de le faire l'autre jour. C'est tout simplement inacceptable. Nous savons tout ce qu'il faut faire pour élaborer une stratégie maritime pour le Canada. Cette stratégie mise en œuvre efficacement dans le cadre de Transport Canada, des Douanes et Accises et de la politique fiscale.

Nous avons sous les yeux aujourd'hui une mesure constructive. Néanmoins, elle est purement passive. Elle ne témoigne ni d'un véritable dynamisme ni d'inquiétudes réelles à l'égard d'une industrie négligée depuis des années. C'est toutefois un petit pas dans la bonne voie. Il devra y en avoir bien d'autres. C'est sur cette note que je terminerai. J'espère que ce projet de loi sera rapidement mis en œuvre.

**M. Don Blenkarn (Mississauga-Sud):** Monsieur le Président, le gouvernement a montré sa mauvaise foi quand le ministre a refusé de répondre aux questions concernant ses consultations avec le secteur de la pêche à propos de la suppression de la franchise pour les bateaux de 100 pieds. En fait, le gouvernement veut continuer à laisser les chantiers maritimes étrangers exporter leurs navires au Canada et exploiter nos ressources au détriment de la région de l'Atlantique et des travailleurs de nos chantiers maritimes. Cela doit cesser.

Si vous lisez l'annexe vous constaterez qu'elle exempte les bateaux et autres navires servant à la pêche commerciale dont la longueur dépasse 30.5 mètres. Il s'agit du numéro tarifaire 44002-1. Ils sont exemptés du tarif de préférence britannique, du tarif de la nation la plus favorisée, et du tarif de préférence général sauf pour l'Arabie Saoudite qui paye 25 p. 100. Cela vaut uniquement pour les bateaux servant à la pêche commerciale.

On fait venir un bateau, on l'utilise pendant une journée pour la pêche commerciale et il entre en franchise au Canada. Cela ouvre la porte à tous les abus. La porte est si grande ouverte que toute l'armée pourrait y passer—j'allais dire, avec ses tanks, mais nous n'en avons pas tellement. C'est une échappatoire à laquelle il faut remédier sans quoi cette mesure perdrait pratiquement toute utilité.

Il y a quelques années, nous avons établi une limite de 200 milles. Nous avons porté les frontières du Canada à 200 milles

### *Douanes et accise*

des côtes pour pouvoir exploiter les ressources commerciales du plateau continental. Qu'a fait le gouvernement par la suite? Jusqu'à présent, il permet à n'importe qui de venir exploiter les ressources de cette zone de 200 milles. Il est censé vérifier le nombre de poissons pêchés sur la côte de l'Atlantique, mais il ne s'acquitte pas très bien de cette tâche. Il devrait tout mettre en œuvre pour que les emplois dans la construction navale, les industries de transformation et l'exploitation des ressources reviennent à des Canadiens et pour que le matériel, la nourriture et les fournitures qui servent à l'exploitation des ressources dans cette partie des eaux canadiennes soient achetés à des fournisseurs canadiens ou soient frappés de droits de douanes.

Ce projet de loi est censé viser cet objectif, mais quelle conséquence a-t-il? En ce qui a trait aux plates-formes de forage, celles qui sont louées à l'heure actuelle, pas de changement. En ce qui concerne les navires qui font déjà du cabotage près de nos côtes, pas de changement. Ils n'ont pas à payer de droits de douanes. Seuls les nouveaux devront peut-être en acquitter, mais ils seront probablement considérés au départ comme des bâtiments de pêche destinés à la pêche commerciale. Ils serviront à cette fin pendant une journée, puis ils pourront faire du cabotage, évitant ainsi les droits de douanes.

C'est une supercherie qu'on nous demande d'approuver, et le ministre refuse de répondre aux questions. Pourquoi? Il sait que nous nous en prendrons à lui. Il sait que nous allons lui poser des questions embarrassantes. Voilà pourquoi il s'abrite derrière le Règlement. Quel gouvernement aurait le culot d'agir de la sorte en prétendant favoriser la construction navale dans notre pays?

Le député de Burin-Saint-Georges (M. Simmons), qui a le chantier naval de Marystown dans sa circonscription, soit le sort qui l'attend. Il a cherché à obliger le ministre à prendre des mesures à ce sujet. Nous ne sommes pas les seuls à penser qu'il faut éliminer cette exemption. Tous les députés de la région de l'Atlantique partagent cet avis.

**Le président suppléant (M. Guilbault):** A l'ordre, s'il vous plaît. La présidence a laissé une certaine latitude aux députés cet après-midi en leur permettant d'aborder des sujets qui devraient normalement faire l'objet d'une discussion en comité, c'est-à-dire de parler d'articles bien précis. La présidence a procédé ainsi parce qu'elle estimait qu'il serait peut-être possible de parvenir à un accord si le gouvernement acceptait une modification. Toutefois, je ne peux pas permettre au député de consacrer tout son temps de parole à cet article. Il met la charrie avant les bœufs. Nous aborderons la question lors de l'étude en comité, si nous parvenons à cette étape.

**M. Blenkarn:** A propos du point que vous avez soulevé, monsieur le Président, puis-je me permettre de rappeler que ce projet de loi vise essentiellement à imposer des droits de douane sur les navires importés au Canada, et que les limites du Canada à cette fin sont constituées par le plateau continental ou par la limite des 200 milles. Voilà de quoi il s'agit. Ce projet de loi vise à imposer des droits de douane sur les navires et d'autres choses qui, à l'heure actuelle, entrent dans les eaux extraterritoriales du Canada, dans la limite des 200 milles, en franchise de droits. Le projet de loi étend cette limite, de sorte que ces biens seraient soumis à des droits. C'est l'objet du projet de loi. Le problème c'est qu'il n'en est rien. Il est normal que je le fasse remarquer en deuxième lecture. J'ai toujours estimé qu'en deuxième lecture, nous avions le droit de parler