

*Initiatives ministérielles*

politique et un programme dans le but de créer un meilleur équilibre en ce domaine.

Personne à notre époque ne croit que dans le contexte de mondialisation actuel les gouvernements devraient accorder d'importantes subventions à leurs industries. Nous sommes tous d'avis que nous devrions tenter, dans la mesure du possible, de laisser les forces du marché agir; c'est un fait. Dans ce climat de mondialisation, les gouvernements sont bien naïfs s'ils croient que l'industrie canadienne, pour aussi efficace qu'elle soit, peut faire face à la concurrence sur un marché international où chaque nation subventionne lourdement sa propre industrie. C'est exactement le cas du transport maritime dans le monde entier.

L'idéal serait, je suppose, de négocier avec tous ces pays pour supprimer les subventions à la construction de nouveaux bateaux. Dans la réalité, ça ne marcherait pas. Il suffit de penser aux négociations du GATT en cours pour voir combien il est difficile de parler de réduction de tarifs.

La vérité est que les chantiers navals ont contribué dans certaines régions de ce pays à peupler les zones côtières. En Nouvelle-Écosse, la construction navale est une vieille tradition, une source de fierté.

Le Bluenose I, qui figure sur notre pièce de dix sous, est sorti des chantiers de Nouvelle-Écosse. Il fait partie de la tradition canadienne. Nous en sommes fiers et il a été construit sur place en Nouvelle-Écosse, tout comme plus tard le Bluenose II.

Nous nous apercevons de plus en plus que ça n'a aucune importance que nos chantiers navals de Dartmouth ou de Saint John, au Nouveau-Brunswick, ou de Marystown sur la côte atlantique soient efficaces et modernes. Ça n'a aucune importance à moins que le gouvernement ne prenne le taureau par les cornes et ne fasse campagne contre le déséquilibre qui existe à l'heure actuelle sur le marché international et qui fait que même les chantiers les plus efficaces comme le Saint John Shipbuilding à Saint John, au Nouveau-Brunswick, qui est l'un des chantiers de taille moyenne les plus efficaces non seulement au Canada ou en Amérique du Nord mais dans le monde, ont du mal à soutenir la concurrence sur le marché international.

Il est facile de dire que ce projet de loi va régler le problème du cabotage effectué sur nos côtes par des navires étrangers, mais je tiens à dire à la Chambre que les chantiers navals de nombreux pays concurrencent les nôtres en offrant des subventions très supérieures au

droit de 25 p. 100 qu'un navire étranger devra acquitter pour obtenir une licence de cabotage.

Le projet de loi ne va certes pas assez loin sur ce plan. Il est utile jusqu'à un certain point, mais il y a un autre problème auquel il n'apporte aucune solution. Il prévoit deux exceptions importantes.

La première concerne les bateaux de pêche, qui sont régis par la Loi sur les pêches. Tous pensent que nous devrions peut-être revoir cette loi. Mais le fait est qu'en réalité, si vous allez en mer au large de Terre-Neuve ou sur les bancs au large de la Nouvelle-Écosse, vous verrez des tas de bateaux construits à l'étranger pêcher dans les eaux canadiennes, prendre du poisson qui n'est plus là pour les pêcheurs canadiens et faire perdre aux Canadiens des emplois dans les industries tributaires de la pêche. Ces industries et nos pêcheurs ne tirent presque rien de la mer, mais à cause de quelques conventions internationales, nous sommes forcés de donner notre poisson aux pêcheurs étrangers.

Le Canada est pour ainsi dire le seul pays au monde à permettre à des étrangers de pêcher à l'intérieur de sa limite maritime de 200 milles en vertu d'accords conclus par le passé et qu'il estime ne pas pouvoir remettre en question. En conséquence, des milliers de travailleurs des industries de la pêche des provinces atlantiques sont sans travail: ils ne peuvent plus pêcher, alors que nous donnons le poisson aux étrangers. Voilà l'un des problèmes auxquels le projet de loi n'apporte aucune solution.

Le second problème est que parmi les grands chalutiers-usines congélateurs qui pêchent en grand nombre divers stocks, sous-exploités ou non, à l'intérieur de la limite de 200 milles en vertu de licences délivrées par le gouvernement fédéral, aucun n'a été construit au Canada. Je sais que c'est une solution un peu simpliste, mais un des moyens de réduire la surpêche étrangère est peut-être d'exiger afin de délivrer une licence que le navire soit construit dans un chantier naval au Canada. En d'autres termes, dire aux flottes étrangères qu'elles devront, si elles veulent venir mettre à sac nos ressources halieutiques pour les transformer sur leurs chalutiers-usines congélateurs et les revendre pour plusieurs centaines de millions de dollars sur leur marché, qu'elles devront faire construire leur navire dans un chantier naval canadien, faute de quoi elles devront payer une somme considérable pour obtenir une licence.

D'aucuns diraient que nous sommes fous, qu'on ne peut pas faire ça. Je sais qu'on le peut, puisque j'ai visité les chantiers navals du Canada atlantique. Le gouvernement fédéral procède actuellement à ce qu'on appelle la rationalisation des chantiers navals, autrement dit au