

Initiatives ministérielles

Qu'il donne aux travailleurs des chantiers maritimes du pays une raison de croire que ce gouvernement met son argent là où ça compte, que, quand il a dit, en 1984, vouloir revitaliser l'industrie de la construction navale et la rendre prospère, il en avait vraiment l'intention.

Qu'on envoie un message disant que lorsque le gouvernement, en 1985, a commencé à éliminer les programmes destinés à venir en aide à l'industrie de la construction navale, il s'est trompé. Que ce n'est pas ce qu'il avait vraiment l'intention de faire, et qu'il aimerait qu'on lui donne une autre chance avant que les électeurs ne le jugent sur ces points.

Je vois qu'il me reste peu de temps. Mes collègues et moi appuyons le principe de ce projet de loi. Notre seul regret, et il est très grand, c'est que le gouvernement ne se soit pas servi de cette mesure législative pour redonner de la vigueur à l'industrie de la construction navale qui connaît une situation très difficile.

M. Manley: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Il y a un autre député de ce côté-ci qui voudrait prendre la parole. Il s'agit de mon collègue de Dartmouth.

Je crois savoir qu'il y a consentement unanime. Le secrétaire parlementaire, surtout, a très hâte d'entendre ce que mon collègue de Dartmouth a à dire. Il me l'a dit. Je crois savoir qu'il y aurait consentement unanime pour aller au-delà de 13 heures et permettre à mon collègue de terminer son intervention. Nous pourrions passer au vote après cela.

Le président suppléant (M. DeBlois): Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

M. Ron MacDonald (Dartmouth): Monsieur le Président, je remercie mes collègues d'être si généreux et le Président de ne pas voir l'horloge.

Il est toujours difficile de prendre la parole après mon collègue de Burin—Saint-Georges, parce qu'il est l'un des députés qui expriment le mieux le point de vue des électeurs de leur circonscription et de beaucoup de Canadiens. Il réussit comme nul autre à présenter la dimension humaine de questions complexes et il vient de nous le démontrer encore une fois.

Je m'efforcerai de ne pas abuser de la générosité de la Chambre. J'ai quelques commentaires à formuler sur le projet de loi.

Apparemment, tous les partis estiment que ce projet de loi aurait dû être présenté depuis très longtemps et qu'il apporte des stimulants et une certaine protection à l'industrie canadienne du transport maritime. Les trois principaux partis à la Chambre semblent convenir que ce projet de loi doit être adopté.

Je ne peux malheureusement que répéter une partie des sentiments exprimés par mon collègue de Burin—Saint-Georges. Comme il l'a si bien dit en faisant son analogie relative à la pauvreté, il n'existerait aucune pauvreté au Canada si vous pouviez faire une liste de toutes les exceptions et de toutes les exemptions par rapport à votre définition de la pauvreté.

La réalité de la situation actuelle, c'est que l'industrie de la construction navale est en péril. En fait, nombreux sont ceux qui seraient d'avis que l'époque où l'industrie canadienne de la construction navale était concurrentielle au niveau international fait déjà partie de l'histoire.

En fait, on constate de plus en plus que, même dans le cas des petits bateaux de pêche construits sur la côte est, nos chantiers navals qui sont parmi les plus efficaces au monde ne peuvent tout simplement plus soutenir la concurrence quant à la construction de ce genre de navire.

Ce projet de loi tient compte de certains des problèmes et des inquiétudes. Il porte sur le transport effectué dans les zones côtières du Canada et a pour titre Loi sur le cabotage. Il encouragera peut-être les compagnies de transport qui font du cabotage au Canada à acheter des navires canadiens ou à les faire construire au Canada.

En réalité toutefois, ce projet de loi prévoit plusieurs exceptions. L'une des principales exigences pour que tout navire employé dans le cabotage au Canada obtienne une licence, c'est qu'il ait été construit au Canada ou que l'on ait payé les droits appropriés.

• (1300)

Je crois que les droits pour un navire neuf s'élèvent à environ 25 p. 100. Au niveau international, dans tous les pays qui possèdent des entreprises de construction navale modernes, les gouvernements offrent, partout et sans exception, des subventions très élevées. Parmi tous les pays du monde qui construisent des navires, le Canada est le seul à ne pas accorder de subvention.

Mon collègue du Nouveau Parti démocratique qui représente Thunder-Bay—Atikokan a signalé que le gouvernement libéral antérieur avait mis en place une