

*Initiatives ministérielles*

• (1620)

L'industrie de la pêche doit servir de point de départ, et c'est là que nous commencerions.

Il faut non pas réduire les tarifs comme l'a fait le gouvernement en vertu de l'Accord de libre-échange, mais bien les augmenter en les faisant passer de 25 à 40 p. 100, et mon parti s'engage envers les Canadiens à le faire. Cette augmentation viserait tous les navires construits, achetés ou réparés à l'étranger et serait appliquée de façon rigoureuse.

Par ailleurs, nous proposons l'élimination de tous les tarifs imposés sur les navires qui entrent au Canada. Ainsi, les exceptions prévues à l'heure actuelle lors de l'importation de ces navires ou des pièces nécessaires seraient supprimées. Notre politique tarifaire comporte tant de failles que l'industrie canadienne fait face à une compétition sauvage des autres pays du monde où ces industries bénéficient toutes d'un financement préférentiel accordé par leur gouvernement.

Penchons-nous un moment sur cette question: le Japon, qui compte la plus importante industrie de construction navale au monde, offre aux propriétaires de navires un financement pouvant correspondre à 60 p. 100 du coût d'un navire neuf. Le remboursement du prêt est réparti sur 13 ans, et le taux d'intérêt, en 1988, était de 5 p. 100.

En Corée et à Taïwan, les propriétaires de navires reçoivent des prêts pouvant équivaloir à 90 et à 80 p. 100 respectivement du coût des navires. De nombreux pays, par exemple l'Allemagne de l'Ouest, versent directement des subventions couvrant 20 ou 25 p. 100 du prix des marchés passés pour les navires. La Communauté européenne verse des subventions égales à 25 p. 100 du prix contractuel.

Ces autres gouvernements accordent ce financement préférentiel et ces subventions parce qu'ils y voient un investissement dans l'industrie qui leur rapporte des recettes très importantes. Nous savons que les mêmes possibilités s'offrent à nous dans notre propre pays, nous n'avons qu'à regarder des localités comme Victoria pour voir l'importance de l'industrie navale. La construction de navires assure de bons emplois, des emplois qui nécessitent des compétences techniques et qui sont un élément essentiel de la stratégie industrielle de toute collectivité.

Des pays comme le Danemark prévoient des exceptions spéciales en matière d'impôt et de droits de douane, et les Pays-Bas offrent des exemptions. Le moment serait mal choisi pour le gouvernement du Canada de cesser de fournir les services de soutien essentiels, voire vitaux, à

nos chantiers navals. Il serait plutôt temps de commencer à raffermir ces services pour que nos chantiers navals deviennent concurrentiels à l'échelle internationale.

Le gouvernement pourrait consentir des avantages fiscaux ou fournir une aide financière sous diverses formes.

Il est déjà question dans le projet de loi du transport de biens entre des ports canadiens. Nous ajouterions à cette disposition l'obligation, non seulement que les navires soient construits et réparés au Canada, mais que leur équipage soit composé de Canadiens.

Ce projet de loi est important et constitue un premier pas utile, mais il reste un timide premier pas. Nous sommes prêts à l'appuyer, mais devant le comité, nous soutiendrons qu'il faut aller encore plus loin.

Je termine en attirant l'attention du gouvernement sur un aspect particulier de la construction navale. Au cours de la dernière semaine, ou à peu près, nous avons vu le gouvernement accorder le contrat de construction de 12 dragueurs de mines, ou navires de patrouilles, comme on dit maintenant, à la Nouvelle-Écosse. Nous de la côte ouest, ne voulons pas refuser ce travail à la Nouvelle-Écosse.

J'ai visité les chantiers navals de Halifax plus tôt cette année, de même que ceux de Saint John où on construit les frégates. J'ai constaté l'importance de tels contrats pour ces villes.

Notre propre expérience, sur la côte ouest, nous a enseigné l'importance de tels contrats. Ce que nous disons, c'est que la question est beaucoup plus vaste que la simple construction navale ou la création d'emplois dans une région ou une autre. Le pays traverse une crise constitutionnelle. Il est important qu'en prenant ses décisions, le gouvernement agisse équitablement envers toutes les régions du Canada. La construction navale est très importante partout au Canada. C'est une industrie qui s'est développée dans les régions de l'extérieur du cœur industriel du Canada.

Le gouvernement, et aussi le Parlement, iront dans toutes les régions du Canada demander aux Canadiens d'appuyer les propositions constitutionnelles élaborées pour maintenir l'unité du pays. Si ce gouvernement persiste à attribuer un contrat ici et un autre là tout en laissant péricliter l'industrie de la construction navale de Colombie-Britannique, ce ne sera que plus difficile pour tous les partis de convaincre les habitants de cette province d'appuyer la Confédération.