

ferait une recommandation en ce sens. Toutefois, quand il s'agit d'une capacité supplémentaire en vue de poursuivre l'exploitation de nos ressources marines, il est clair alors que ces navires devraient être construits ici et les emplois créés ici.

Les autres exemptions, je crois, sont sensées, mais il serait peut-être sage d'utiliser une certaine exemption à titre de mécanisme de déclenchement. Par exemple l'exemption dans l'alinéa c) porte sur les navires utilisés:

comme navires de croisière offrant un logement pour la nuit à au moins cent passagers.

Une fois encore c'est du jonglage.

Je vous donnerai un exemple. La ville de Thunder Bay a présenté une requête pour accueillir les Jeux du Commonwealth. On se propose en fait d'utiliser des navires de croisière pour avoir 5 000 lits de plus pour loger les nombreux touristes qui vont venir suivre les Jeux. Il est question d'une croisière jusqu'à Thunder Bay, voire jusqu'à St. John's, pour amener les gens aux Jeux. Ces personnes partiront ensuite de Thunder Bay par avion, en train ou en autobus. Nous n'avons probablement pas assez de navires au Canada; il faudrait donc obtenir une exemption. Si par contre nous revenions à l'époque du *Noronic* et des autres paquebots qui sillonnaient les Grands Lacs et le Saint-Laurent, et si cela devait devenir permanent, il faudrait alors d'après nous utiliser un navire construit au Canada, doté d'un équipage canadien, immatriculé au Canada. Il faudrait un certain délai pour financer ces navires et les construire, et on ne voudrait pas interrompre le service, mais lorsque les navires seraient prêts, nous pourrions remercier ceux qui nous ont prêté leur navire et continuer à faire le travail nous-mêmes. Nous trouvons que cela vaut la peine d'y réfléchir.

Voici ce que disent les exemptions d) et e):

pour des activités de recherches océanographiques demandées par le ministère des Pêches et des Océans;

e) pour des activités de recherches océanographiques conduites ou commanditées par un gouvernement étranger si celui-ci a obtenu l'autorisation du secrétaire d'État aux Affaires extérieures;

Je suppose qu'il s'agit de la disposition Jacques Cousteau. Voici ce que dit l'exemption f):

à des opérations de sauvetage sauf lorsque celles-ci se déroulent dans les eaux canadiennes.

Je suppose qu'il s'agit de la limite des 200 milles. Il conviendrait peut-être d'examiner la question lorsque ce projet de loi sera en comité. Je signale au secrétaire parlementaire qu'il sera peut-être nécessaire de prévoir une protection supplémentaire. Nous avons au Canada une industrie en pleine croissance qui s'occupe de robotique, de recherche sous-marine, de manipulation sous-marine de matériel, de mini-sous-marins et le reste. Peut-être devrions-nous en tenir compte également pour voir si nous devrions nous servir de la mesure à l'étude comme d'un outil capable de soutenir cette industrie naissante.

Je ne veux pas continuer à examiner le projet de loi en détail. J'ai dit ce que j'avais à dire. J'espère que j'ai réussi à semer des idées dans l'esprit des responsables qui, je le sais, suivent le débat à la télévision et se présenteront devant nous au comité, de même que dans celui du secrétaire parlementaire et de son ministre. Je reconnais que ce dernier n'est pas à Ottawa, mais ses fonctions le retiennent ailleurs. Nous allons tenir compte de ces aspects.

Cabotage et activités commerciales maritimes—Loi

Tâchons de façonner un projet de loi encore meilleur. Améliorons-le de sorte qu'une fois que nous en aurons terminé l'étude en troisième lecture, nous puissions dire que nous avons fait notre part pour promouvoir l'industrie de la construction navale et de la réparation des navires au Canada, que nous l'avons fait pour les Canadiens, avec les Canadiens. Voilà le but vers lequel nous devons tendre.

Un ou deux de mes collègues voudront ajouter leurs commentaires. Le député de Comox—Powell River (M. Skelly) nous exposera, je crois, ce qu'on en pense sur la côte du Pacifique et les répercussions que cette mesure pourrait y avoir. Le député de Saint-Jean-Est (M. Harris) voudra bien sûr nous dire ce qu'on en pense à Terre-Neuve et dans la région de l'Atlantique. Nous entendrons peut-être même le député de Skeena (M. Fulton).

Je ne veux pas prolonger le débat, car il me paraît bon de renvoyer le projet de loi au comité et de donner aux intéressés qui n'en ont malheureusement pas encore pris connaissance le temps et la possibilité de faire connaître les améliorations que nous pourrions lui apporter. Je suis impatient d'entendre la suite du débat et de voir les améliorations qui y seront proposées d'ici peu de temps.

M. Ray Skelly (Comox—Powell River): Monsieur le Président, c'est un plaisir de participer à ce débat sur le cabotage au Canada. Je voudrais rattacher ce projet de loi à la nécessité de renforcer la construction navale au Canada, et parler de certaines mesures que nous pouvons prendre pour améliorer ce projet de loi afin de raffermir cette industrie. Cependant, avant de commencer mes remarques, je voudrais donner mon avis sur celles du député de Papineau (M. Ouellet).

Lorsque ce député faisait partie du Cabinet sous les gouvernements libéraux précédents, ceux-ci ont été responsables du désastre qu'ont connu la construction navale et le cabotage au Canada. Je suis resté cloué de stupéfaction à ma place en écoutant le discours qu'il a fait à la Chambre dans lequel il critiquait le gouvernement. Cette critique était absolument ridicule. Les gens qui l'ont entendu ont dû en rester stupéfaits. Je me suis entretenu avec des délégations des régions de notre pays où la construction navale était en plein marasme, délégations que le député de Papineau (M. Ouellet), ses collègues du Cabinet et un grand nombre de députés libéraux élus ont même refusé de voir. Ils ont refusé de prendre en considération sous quelle forme que ce soit les instances qu'ils ont présentées pour qu'on s'intéresse à cette industrie afin de la renforcer.

• (1630)

Le bilan de ce gouvernement a été extrêmement négatif en ce qui concerne la construction navale. Il l'a traitée avec mépris et n'a tenu aucun compte des délégations de cette industrie, des collectivités qui tiraient leur subsistance de la construction navale et des travailleurs qui ont été licenciés des chantiers navals. Très franchement le bilan de ce gouvernement est lamentable.

Pendant la campagne électorale de 1984, il y a eu une vague d'optimisme qui reposait sur les promesses faites par les Conservateurs d'un bout du pays à l'autre. Ces promesses n'ont pas été tenues. Les candidats conservateurs ont suscité beaucoup d'optimisme et ont bénéficié d'un appui énorme pendant la campagne électorale. Les travailleurs de la construction navale