

*Initiatives ministérielles*

Ce secteur a une longue tradition, tout à fait honorable, au Canada. La construction navale représente une partie importante du travail de notre population pratiquement depuis le début de la colonisation.

Au cours de la Seconde Guerre mondiale nous avons mis sur pied une des industries de construction navale les plus fortes et les plus efficaces au monde. Le développement du transport maritime pendant la guerre a été une des réalisations les plus remarquables de ce pays. Nous avons alors créé une capacité énorme de construction de navires efficaces et de haute qualité et nous avons atteint un haut degré d'expertise technique sur les deux côtes et également dans les provinces du Centre.

La tragédie c'est que, depuis la guerre, les gouvernements successifs s'en sont remis à l'industrie privée et ont laissé la construction navale décliner lentement au point où, aujourd'hui, elle survit péniblement avec quelques contrats du gouvernement, de la défense en particulier. De temps à autre, les communautés reçoivent un répit sous forme de quelque projet du gouvernement et elles continuent de vivre encore un certain temps.

Le Canada est l'un des rares pays au monde dotés d'une industrie de construction navale à ne pas lui fournir de conditions financières avantageuses, ce qui a suffi à la défavoriser considérablement au niveau international.

On dit qu'au cours des prochaines années, il se construira quelque 60 000 navires dans le monde. Ce que nous avons besoin de décider, c'est si nous allons essayer d'obtenir une part de ce marché. Qui plus est, nous devons décider si, en tant que pays, nous allons tenter d'obtenir une part de notre propre marché de la construction navale.

Des études du gouvernement ont révélé que le Canada consacrait annuellement plus d'un milliard de dollars à la construction navale, mais que, de plus en plus, une bonne partie de cela s'en va à l'étranger.

Le Canada est une nation maritime. Une grande partie de nos exportations est expédiée par navires, mais contrairement aux États-Unis qui ont le *Jones Act*, qui prévoit que les envois expédiés des États-Unis doivent se faire sur des navires américains, nous n'accordons aucune protection à notre industrie du transport maritime.

Le nombre de navires construits aux États-Unis et achetés par des compagnies canadiennes est passé de 10 à 28 depuis l'entrée en vigueur de l'Accord de libre-échange. Cet accord était peut-être le dernier clou dans le cercueil de la construction navale dans ce pays, bien

que nous ayons encore, à cause des politiques d'achat du gouvernement, au moins l'apparence d'une industrie. Il est essentiel que, de tous les côtés de cette Chambre, nous nous rallions et le Comité des transports pourrait peut-être ouvrir la voie—parce qu'il est évident que le gouvernement a omis de le faire—afin de créer dans ce pays une industrie complète de construction navale.

Nous devons décider d'abord et avant tout que le Canada est capable de redevenir le chef de file dans la construction de navires. Nous avons une main-d'oeuvre hautement qualifiée et une industrie solide. Nous savons comment construire des navires et nous pouvons créer une industrie capable de faire face à la concurrence internationale.

Pour y arriver cependant, nous avons besoin d'une politique globale dont ce projet de loi n'est qu'une toute petite partie.

Permettez-moi d'exposer quelques-uns des principes généraux que le Nouveau Parti démocratique avait adoptés en juin au cours de son congrès à Halifax. D'abord, nous devons exiger que l'entretien de tous les bateaux de pêche actuels se fasse dans des chantiers maritimes canadiens, et que les nouveaux bateaux soient construits et entretenus dans des chantiers maritimes canadiens pour avoir le droit de pêcher dans nos eaux territoriales.

Nous devons comprendre qu'il faut trouver des marchés ici même à nos constructeurs. Nous devons être prêts à admettre qu'il faut créer une industrie tant sur la côte est que sur la côte ouest et assurer le maintien des emplois à long terme d'un océan à l'autre en passant par le centre.

Le gouvernement a rompu un engagement fondamental qu'il avait pris envers les Canadiens, en particulier ceux de l'Ouest, lorsqu'il a renoncé au brise-glace Polar 8 qui devait être construit sur la côte ouest. Le gouvernement est revenu sur cet engagement après les dernières élections, après avoir spécialement promis aux électeurs de la Colombie-Britannique et du Canada en général qu'il ferait construire le Polar 8 s'il était réélu. Nous avons appris récemment que le gouvernement, non content d'avoir créé une situation désastreuse, d'avoir manqué à sa parole et d'avoir échoué dans sa tentative de fournir une solution de rechange au Polar 8, au programme des frégates et, dernièrement, au programme de dragueurs de mines, a évité de prendre les devants et de jouer le rôle de chef de file lorsqu'est venu le moment de retenir et de favoriser l'industrie de la construction navale sur la côte ouest.