

*Prêts aux petites entreprises—Loi*

Nous avons assisté à une progression en ce sens depuis septembre 1984. A mon avis et de l'avis de l'opposition officielle, le gouvernement a fait l'impossible pour pénaliser nos pêcheurs et notamment les plus vulnérables d'entre eux, et je veux parler ici des pêcheurs côtiers.

Je veux passer brièvement en revue certaines des réalisations du gouvernement depuis 1984. Sur-le-champ, en novembre 1984, le gouvernement voulait supprimer ou, comme on dit dans le jargon gouvernemental, «privatiser» le Régime d'assurance des bateaux de pêche. Ce programme est en vigueur et aide les pêcheurs depuis de nombreuses années. Nous, de l'opposition, et plus particulièrement mon collègue, le député de Gander—Twillingate (M. Baker), avons fortement combattu cette mesure. C'est grâce aux efforts conjugués des députés de l'opposition et des députés qui appuient et représentent des pêcheurs, des membres du Syndicat des Pêcheurs des Maritimes, de la Fédération des pêcheurs de l'Est et de l'Association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard, qui se sont tous dits mécontents de l'intention gouvernementale de ne plus faire bénéficier les pêcheurs du Régime d'assurance des bateaux de pêche, que le gouvernement n'a pas donné suite à ce projet et, dans les derniers mois, on n'a pas beaucoup entendu parler du régime d'assurance. Toutefois, une chose que les pêcheurs ont remarquée et qu'ils ont portée à mon attention et, j'en suis persuadé, à l'attention de mes collègues qui représentent des circonscriptions de pêche, c'est que la prime du Régime d'assurance des bateaux de pêche a augmenté au point où il est presque aussi avantageux de faire affaire avec une compagnie d'assurances privée.

Encore une fois et même s'il n'a pas encore supprimé le programme, le gouvernement laisse monter les primes au point où il est peu probable que les pêcheurs arrivent à les payer. Elles sont devenues très coûteuses.

● (1250)

En février 1986, le gouvernement et l'actuel ministre des Pêches et des Océans (M. Siddon) ont coupé le Programme d'aide pour les bateaux de pêche, mieux connu sous le nom de programme de subventions pour les bateaux. C'est un programme qui avait été mis en place pour aider les pêcheurs à acheter de nouveaux bateaux ou à améliorer ceux qu'ils avaient. Ce programme reconnaissait que les pêcheurs ont parfois beaucoup de difficulté à économiser suffisamment pour faire un gros investissement. Certains conservateurs diront peut-être que des offices de prêts provinciaux fournissent déjà de l'aide aux pêcheurs. Il faut toutefois remarquer que les provinces n'ont pas toutes un tel office et que la Colombie-Britannique, par exemple, dépend totalement des initiatives fédérales.

Je voudrais maintenant en venir aux actions du ministre des Pêches et du gouvernement prises au cours des derniers 18 mois à deux ans. Le sous-ministre des pêches, Art May, a été relevé de ses fonctions. C'était un sous-ministre qui connaissait la pêche. Il connaissait non seulement la science de la pêche, mais aussi les bonnes pratiques de gestion. De toute évidence, ce n'était pas dans l'intérêt du gouvernement, puisqu'il a été écarté. On a nommé à sa place quelqu'un qui voit les pêches en fonction d'une analyse coût/bénéfice, quelqu'un qui, à mon avis, ne comprend absolument pas ce que doivent supporter les

petits ports et combien ils dépendent de la pêche, ni bien entendu le fait que parfois le gouvernement doit aider les pêches, simplement pour maintenir en vie les collectivités qui constituent ces ports.

Le ministre a ensuite pris des mesures pour aider les grandes compagnies. Je pense en particulier à l'accord sur le thon avec la Bayshore qui a été conclu puis rejeté, sur la recommandation du conseil consultatif sur le thon rouge de l'Atlantique qui avait accordé un contingent de 401 thons à la Bayshore Limited qui l'a revendu à des bateaux japonais. Toutefois, le ministre aurait demandé des propositions pour avoir un plus grand nombre d'arrangements de ce genre.

Pour empirer encore un peu la situation, il y a eu l'accord entre le Canada et la France sur les contingentements et les limites territoriales. Je suis sûr que mon collègue de Gander—Twillingate aura beaucoup à dire là-dessus, car cela le touche de près. Naturellement, cela touche tous les députés de la région atlantique et surtout les pêcheurs. Toutefois, c'est mon collègue de Gander—Twillingate qui s'est attaqué à cette question et la maintient à l'ordre du jour depuis trois ou quatre mois.

Pour inciter la France à s'asseoir et à discuter de la possibilité de faire arbitrer le conflit sur les limites de Saint-Pierre et Miquelon par un organisme international, le Canada a accepté de lui accorder certains quotas et notamment les futurs quotas de morue de la côte nord. Ce marché est l'oeuvre du cabinet du premier ministre (M. Mulroney), cela va de soi. Le ministre des Pêches n'a même pas été consulté avant que le protocole d'entente ne soit signé. La province de Terre-Neuve et le premier ministre Peckford ont été complètement laissés de côté pendant les dernières négociations.

Le ministre des Transports (M. Crosbie), ministre régional de Terre-Neuve, qui avait été d'abord laissé de côté mais qui a fait toute une histoire parce qu'il a été poussé à agir par d'autres députés terre-neuviens qui ont piqué son amour-propre, est allé dire au premier ministre qu'il fallait au moins manifester notre présence dans le secteur des pêches de la région de l'Atlantique. Le ministre a forcé le premier ministre à signer une lettre où il le nommait ministre des Pêches et des Océans pour la province de Terre-Neuve et du Labrador, bien sûr.

Non content de cela, le ministre des Transports a décidé que nous étions dans le pétrin jusqu'au cou et qu'il fallait faire quelque chose pour en sortir. Il a donc fait faire un film vidéo le mettant en vedette et dans lequel apparaît en camaïeu l'autre ministre des Pêches. La province de Terre-Neuve a ensuite été inondée de dépliants distribués dans tous les foyers. Le 5 mars, le ministre des Transports a dit à la CBC que son projet de propagande ne coûterait que 40 000 \$. Pourtant, d'après les journaux, le film vidéo et les brochures coûteront environ 200 000 \$ aux contribuables. Nous savons maintenant que le ministre des Transports n'aime pas beaucoup son travail. Nous savons par ailleurs qu'il préférerait être ministre des Finances, mais je crains que ses folles dépenses pour ces vidéos ne lui aient enlevé toutes ses chances. Il est revenu à cinq reprises sur le budget prévu, bien sûr.