

Les États de la Nouvelle-Angleterre constituent un marché auquel les provinces maritimes sont associées et nous en faisons partie du point de vue géographique. Ils ont une population de plus de 48 millions d'habitants. Cela représente donc un débouché deux fois supérieur à celui de tout le Canada. Les Canadiens des Maritimes ont entretenu de vieilles relations historiques avec ces États. Nous en parlons presque comme si nous en étions apparentés. Nous les considérons comme de bons voisins faisant partie de notre patrimoine canadien de l'Atlantique. C'est naturel que l'on tienne compte des liens économiques spéciaux qui nous unissent. Ce n'est pas nouveau. Dans les années 1880, un partenaire maritime de la Nouvelle-Écosse a envisagé de quitter la Confédération lorsqu'il s'est aperçu que l'union des provinces et d'Ottawa n'avait pas apporté les avantages économique escomptés.

Les états côtiers constituent le plus grand marché pour les produits de l'Atlantique. C'est un marché qui est en expansion constante. Nos exportations nettes dans la région de l'Atlantique sont supérieures à nos importations. Les Canadiens de l'Atlantique ont de tout temps été en faveur de relations de libre-échange avec la Nouvelle-Angleterre. Maintenant que nous participons à ces entretiens, je constate un renouveau d'intérêt dans la région de l'Atlantique et qu'on envisage un développement économique régional et fédéral. Les mesures et les programmes visant le développement de la région atlantique du Canada qu'on applique depuis deux décennies n'ont certes pas été très efficaces. C'est le moment d'envisager de nouveaux moyens de rétablir la confiance dans l'économie de la région atlantique.

Nombreux sont ceux qui se demandent si un resserrement des liens économiques avec la Nouvelle-Angleterre ne donnerait pas lieu à un type distinct de développement procurant ainsi un débouché prometteur. A titre d'habitant des Maritimes et Canadien de la région atlantique, je suis convaincu qu'un meilleur accès au marché de la Nouvelle-Angleterre serait avantageux pour notre région. On pourrait s'attendre à ce que nos principales exportations de poissons et de produits forestiers s'accroissent tant sous l'angle de la production que de la transformation.

Les tarifs et taxes imposés récemment sur les produits forestiers nous ont causé du tort. Voilà l'une des raisons pour lesquelles il importe davantage à ce stade de notre développement de garantir l'avenir en concluant un accord commercial élargi avec les États-Unis. Cela est d'une importance particulière pour les Canadiens de l'Atlantique. Si nous réussissons, il y aura moins d'incertitude et on sera moins exposés aux difficultés que comporte la loi américaine actuelle qui prévoit des droits compensateurs. Certaines sociétés de la région de l'Atlantique ont fait l'objet d'enquêtes pour établir si elles avaient été lésées par des sociétés américaines. C'est très coûteux. Nous voulons en finir avec cela afin de pouvoir assurer nos débouchés et un avenir à notre population.

• (1620)

Si l'immense marché du nord-est des États-Unis était accessible aux producteurs et aux manufacturiers canadiens, certains d'entre eux s'installeraient peut-être dans les provinces maritimes pour fabriquer des produits destinés au marché américain. Je presse le gouvernement canadien de tenir compte dans ses négociations avec le gouvernement américain de la

situation spéciale de la région de l'Atlantique et de ne pas l'oublier lorsque viendra le temps de conclure un accord avec nos voisins du Sud.

Je voudrais dire quelques mots de l'industrie de la construction navale, qui revêt une importance extrême pour ceux d'entre nous qui vivent dans la région de l'Atlantique. J'attire l'attention de la Chambre sur une déclaration qu'a faite le parti progressiste conservateur le 2 août 1984. Il laissait entendre notamment que nous devons nous efforcer de produire une plus grande partie de nos besoins nationaux de navires destinés à la défense, à la garde côtière, aux patrouilles de recherche et de sauvetage, et à la pêche hauturière. Il laissait aussi entendre qu'une toute première priorité d'un gouvernement conservateur serait de créer une industrie de la construction navale vraiment rentable et prospère et que des propositions en ce sens seraient soumises dans le cadre du processus de consultation. On faisait à l'époque quelque sept ou huit recommandations qu'on allait mettre en oeuvre une fois arrivés au pouvoir.

Le secteur de la construction navale éprouve de très graves difficultés économiques au Canada et surtout dans la région de l'Atlantique. Malheureusement, le gouvernement ne semble pas s'être beaucoup efforcé de mettre en oeuvre l'une ou l'autre des mesures proposées avant les élections de 1984. J'estime que nous devrions mettre sur pied quelques-uns des programmes dont nous avons alors parlé.

J'attire aussi l'attention de la Chambre sur une déclaration de l'Association des chantiers maritimes canadiens qui s'est concentrée sur quatre des politiques que nous avions notées à l'époque: imposition d'un moratoire sur les importations de navires destinés à un usage intérieur, conditions financières pour les navires canadiens à usage intérieur, imposition d'un droit de douane de 25 p. 100 sur les navires de pêche de plus de 100 pieds, et accélération des programmes de construction navale et du programme de construction de la brise-glace *Polar 8*. J'approuve et j'appuie ces recommandations de l'industrie des chantiers maritimes du Canada. Je demande au gouvernement que j'appuie de mettre en place les politiques que nous avions annoncées avant les élections de 1984. Il est grand temps de reconnaître la contribution que nos chantiers maritimes ont apporté et peuvent encore apporter à notre pays. Nous nous rendons compte que cette industrie est sur le déclin et que les flottes marchandes sont écrasées par des tonnages excessifs.

La Saint John Shipbuilding Company se compose d'un groupe de personnes douées d'une clairvoyance et d'une prévoyance fantastiques. Cette compagnie a rassemblé une équipe d'experts en matière de construction navale et a décidé de se spécialiser dans cette direction. Je la félicite de cette initiative et de sa prévoyance. Si elle doit réussir, et je suis certain qu'elle réussira, il faut qu'elle se concentre sur des domaines plus spécialisés. Avec le genre d'infrastructure actuellement en place, il est certain que les chantiers navals du Canada atlantique, notamment celui-là au Nouveau-Brunswick, qui s'est concentré sur ce secteur bien précis, devraient recevoir un nombre assez important de contrats de construction navale, qu'il s'agisse de frégates ou de sous-marins.

Je remarque aussi que le chantier naval de Saint John est l'un des trois chantiers où devrait logiquement être construit le