

L'ajournement

Le Canada a toujours maintenu que l'entrée Dixon fait partie de ses eaux intérieures. Les États-Unis contestent cette position et revendiquent un droit sur une partie de ces eaux.

Cet été, la Garde côtière américaine a arraisonné quatre navires de pêche canadiens dans l'entrée Dixon, au sud de ce que l'on appelle la ligne A-B, qui constitue selon le Canada la frontière tant à l'égard de la terre que de la mer dans cette région. Les États-Unis ont prétendu que ces navires pêchaient dans des eaux incontestablement américaines, au nord de la ligne A-B.

Nous avons fait des représentations diplomatiques vigoureuses auprès des États-Unis dans chacun de ces cas, en protestant contre des actions que nous jugeons inacceptables et contraires au droit international. À la suite de ces protestations, tous les navires ont été rapidement relâchés et, dans le cas d'un d'entre eux, l'*Eliza Joye*, aucune accusation n'a été portée. Les États-Unis ont imposé des amendes dans les trois autres cas.

Nous avons bien fait comprendre aux États-Unis qu'il faudrait désormais éviter ce genre d'incident. Si les autorités américaines ont la preuve que des navires canadiens pêchent au nord de la ligne A-B, nous estimons qu'elles doivent donner un avertissement.

Nous nous employons depuis longtemps à gérer efficacement nos relations avec les États-Unis dans le domaine des pêches le long de toutes nos frontières, y compris l'entrée Dixon. Nous nous sommes empressés de protester contre ces violations de la souveraineté canadienne et d'assurer les conditions les plus sûres possible pour nos pêcheurs. Il n'y a aucun doute, monsieur le Président, que les États-Unis ont bien compris le message.

Mon collègue a également soulevé la question du passage de sous-marins, mais le temps me manque pour y répondre. Pour conclure, monsieur le Président, encore une fois, je peux rassurer mon honorable collègue que le Canada continue à maintenir, comme il l'a toujours fait, que l'entrée Dixon fait partie de ses eaux intérieures.

[Traduction]

LE PORT DE HALIFAX

Mme Mary Clancy (Halifax): Monsieur le Président, quand le gouvernement se rendra-t-il compte que, pour être concurrentiel, il faut avoir une bonne notion des transports et que, si l'on parle de transports, il faut parler du port de Halifax?

Cet automne, j'ai demandé maintes fois au gouvernement de prendre des mesures pour aider la principale

source de l'économie de l'Atlantique, le port de Halifax. Le gouvernement a répondu avec apathie, répétant qu'il s'agissait d'un problème de surcapacité ou encore promettant de me contacter plus tard.

Au nom des Canadiens de l'Atlantique, je déclare donc au gouvernement qu'après avoir attendu sept ans qu'il nous «contacte plus tard», nous en avons assez.

Combien d'études devront encore être déposées sur le bureau du ministre avant qu'il reconnaisse qu'à cause de ses politiques et de celles de ses collègues, notre port est très désavantagé par rapport à ses concurrents?

L'étude la plus récente, qui souligne de façon accablante l'apathie du gouvernement, vient de Ports Canada et voici sa principale conclusion:

Pour rétablir la concurrence du Canada dans l'industrie du transport par chemins de fer, le gouvernement devrait rajuster ses politiques financières et réglementaires, de manière à réduire les taxes sur le carburant et les impôts fonciers, à hausser les taux de déductions pour amortissement et à augmenter l'abandon d'infrastructures ferroviaires non rentables.

Je voudrais que ce gouvernement annonce sans délai qu'il se propose de modifier la Loi nationale sur les transports, pour donner suite aux recommandations présentées dans sa propre étude.

Le fardeau fiscal inférieur de nos concurrents américains leur donne un avantage de près de cinq à un. Appelez la direction de CN Rail et demandez pourquoi cette société d'État ne fait pas davantage pour les contribuables des régions en rétablissant le service sur les lignes désaffectées.

Pourquoi ne fait-elle pas activement la promotion de Halifax dans les ports étrangers? Pourquoi aucune mesure n'a-t-elle été prise pendant toute la décennie 1980 alors qu'il était évident que les Américains utilisaient de plus en plus les wagons porte-conteneurs à deux niveaux?

De plus, je veux que le gouvernement amorce immédiatement un processus de consultation avec ceux qui prennent les décisions aux paliers municipal, provincial et fédéral, et avec les dirigeants des entreprises afin d'élaborer un plan de reprise. On a déjà perdu trop de temps. Si nous travaillons ensemble, nous pouvons avoir l'assurance que ce que nous devons faire ne sera pas trop peu et trop tard.

Pourquoi le gouvernement doit-il appliquer son malheureux programme de récupération des coûts à l'expédition alors qu'il est clair qu'aucun autre secteur de l'industrie, pas même chez nos concurrents, ne fait la même chose? Le recouvrement des coûts est louable, en théo-