

Cabotage et activités commerciales maritimes—Loi

Autre chose importante à considérer, le traitement que le gouvernement accorde aux industries maritimes. On a ajouté à la Loi sur la marine marchande du Canada des dispositions concernant la sécurité, mais relatives au programme de récupération des frais. En amorçant l'étude de ce projet de loi sur le cabotage et en le renvoyant à un comité, il importe que nous commençons à nous intéresser à la manière dont le gouvernement traite la marine marchande. Il faut encourager ce secteur et aider les entrepreneurs de cabotage à approvisionner les petites localités. Je pense, à titre d'exemple, à une municipalité du littoral de la Colombie-Britannique, Bella Bella, que mon collègue, le député de Cariboo—Chilcotin (M. Greenaway), connaît bien. Il est né dans le centre du littoral et s'est montré très attaché à cette région au fil des ans. La société qui assure par cabotage l'approvisionnement de cette localité s'est trouvée paralysée par de coûteux programmes de récupération des frais qui vont se poursuivre en augmentant. Une telle politique ne peut que nuire à des localités comme Bella Bella. Ces programmes de courte vue ne font qu'augmenter un coût de la vie déjà anormalement élevé dans ces régions.

Il me faudrait maintenant de brèves notes pour montrer la direction à suivre. Mais nous sommes actuellement aux prises avec un problème qui compromet la sécurité de la navigation côtière. Quand nous en serons à l'étape du comité, je serai le premier à soulever le problème de sécurité que constitue la question des phares le long de la côte de la Colombie-Britannique. Au nom d'une politique de recouvrement des coûts sans aucune envergure, et dans son désir de réduire le nombre des fonctionnaires, le gouvernement va fermer certains phares puisque ces installations ne seront plus habitées dorénavant. Croyez-moi, c'est la sécurité sur la côte de la Colombie-Britannique qui va en souffrir. Les marins ne pourront plus compter sur autant de renseignements.

La position à courte vue selon laquelle, à notre époque, un phare n'est qu'un feu et une sirène, est tout à fait fautive. Les phares jouent un rôle important dans les renseignements météorologiques, dans les communications, dans le domaine de la recherche et du sauvetage et en fait, ils font maintenant partie intégrante du dispositif de sécurité maritime et aérienne sur la côte de la Colombie-Britannique. L'intention du gouvernement de faire disparaître ces phares et de remplacer les préposés par un dispositif automatique comportant un feu et une sirène de brume qui fonctionneront chacun une partie du temps, me rappelle, dans une large mesure, ce qui se passe sur les premières banquettes conservatrices. C'est d'une utilité extrêmement douteuse et c'est dangereux pour les Canadiens.

Pour terminer, je voudrais examiner les rapports qui existent entre la souveraineté territoriale dans le Nord et le cabotage. Ce qui nous inquiète, c'est qu'on songe à envoyer des sous-marins nucléaires sous la calotte glaciaire. Quelqu'un a dit que le Cabinet devait avoir l'esprit ailleurs quand il a eu cette idée, qui est tout à fait irrationnelle si nous voulons favoriser l'expansion des localités du grand Nord et aider les entreprises

canadiennes à s'y installer. Il y a déjà des entreprises américaines et internationales dans le Nord, mais ce serait certes beaucoup plus utile de favoriser le transport maritime dans cette région que d'y envoyer des sous-marins nucléaires. Il faut absolument développer et conserver au Canada les techniques de construction de brise-glace et de coques renforcées.

● (1700)

Avec le dossier des sous-marins nucléaires, le gouvernement du Canada pourrait commettre une grave bêtise. Si le gouvernement est prêt à engouffrer autant de fonds dans un programme qui n'apportera strictement rien au Canada et qui n'améliorera pas la sécurité du pays, de l'Amérique du Nord ou du monde, il devrait se raviser et saisir l'occasion en or qui lui est offerte de consacrer plutôt ces fonds aux techniques marines, à la construction navale et au renforcement des collectivités tributaires des chantiers navals. Les retombées bénéfiques seraient énormes.

A mon avis, le gouvernement ne doit pas seulement éviter de suivre la voie néfaste où s'était engagé le gouvernement libéral, mais il doit respecter une promesse sensée qu'il a faite au cours de la campagne électorale de 1984. Il reconnaissait les erreurs de l'administration précédente. Il se montrait sensible aux besoins des chantiers navals, des personnes qui y travaillent et des collectivités qui en dépendent. Il connaissait parfaitement bien la situation et a fait les promesses qui s'imposaient. Trois ans sont maintenant écoulés et rien n'a été fait, absolument rien.

Lorsque le projet de loi sera renvoyé au comité, les groupes qui dépendent du cabotage, de la construction navale, de la flottille de pêche hauturière et du développement des transports dans les collectivités du Nord doivent avoir la possibilité d'être entendus par le comité, non seulement pour lui fournir les renseignements dont il aura besoin pour accélérer l'adoption du projet de loi, mais pour demander aux députés ministériels qui feront partie de ce comité pourquoi leurs promesses n'ont pas encore été tenues. Il faudra qu'on nous explique la raison d'être des exceptions prévues dans le projet de loi, exceptions qui perpétuent la politique néfaste du gouvernement libéral précédent. Des explications s'imposent. Mon collègue, le député de Thunder Bay—Atikokan (M. Angus), me fait signe qu'il est d'accord, tout comme le député de Simcoe-Nord (M. Lewis), personne intelligente et perspicace. Quand il penche la tête de ce côté, c'est parce qu'il est d'accord. C'est ainsi qu'il a marqué pendant des années son approbation à la Chambre. Cependant, j'ai remarqué un regain d'intérêt lorsqu'il a été question de construction navale.

Nous entreprenons l'étude d'un sujet crucial et sérieux. Je vais, quant à moi, prendre part aux délibérations du comité. Quelques autres députés demandent la parole aujourd'hui. Je vais donc la leur céder sur-le-champ.

M. le vice-président: Y a-t-il des questions ou des observations? La parole est au député de Scarborough-Est (M. Hicks).