

*Initiatives ministérielles*

Si l'on construit un navire de 50 millions à 100 millions de dollars et qu'on lui fournit un équipage et tout le matériel nécessaire, on peut l'utiliser n'importe où dans le monde. Tous ceux qui s'occupent de transport maritime savent qu'ils doivent exercer une concurrence à l'échelle mondiale. Cela n'a rien à voir avec des ententes conclues avec les États-Unis d'Amérique ou avec la loyauté aux parcours de l'Atlantique nord. L'industrie du transport maritime n'est captive de personne. Les transporteurs vont où ils obtiennent le meilleur contrat, la meilleure installation.

Si les ports canadiens n'offrent pas les meilleures installations et les meilleures ententes, les transporteurs maritimes qui exploitent des porte-conteneurs massifs de la quatrième génération et d'autres navires iront ailleurs. Nous devons être compétitifs.

Il n'y a aucun moyen de protéger le Canada ou les Canadiens dans l'industrie du transport maritime. Que le Nouveau Parti démocratique et le Parti libéral se mettent cela dans la tête. Ce n'est pas le canadianisme qui est en jeu. Nous ne pouvons pas avoir une politique de transport maritime canadien. Nous pourrions avoir une politique de construction navale au Canada—il faudrait en parler une autre fois—mais nous ne pouvons avoir de politique canadienne de transport maritime.

Nous ne parlons pas seulement d'ententes avec les États-Unis ou l'Europe. Nous devons concurrencer tout le monde, que les concurrents soient de Hong Kong, de Taïwan ou de Corée. Ils possèdent d'immenses navires. Ils ont les équipages nécessaires, et ils n'ont pas besoin à chercher de port où jeter l'ancre. Il y a toujours un port qui les accueillera. Donc, quel est l'enjeu? Il s'agit de compétition; il faut être compétitif. Ces socialistes de salon n'aiment pas ce mot. Ils détestent le mot compétition. Ce qui se produit, monsieur le Président, c'est qu'ils viennent à la Chambre des communes et disent aux députés et à la population que ce n'est pas nécessaire d'agir de façon concurrentielle, mais ce n'est pas vrai. C'est peut-être vrai quand on cultive des céréales et qu'on les subventionne, je ne sais pas. C'est peut-être vrai dans certains domaines. Mais, pour l'amour de Dieu, il faut comprendre que ce n'est pas vrai dans le domaine du transport maritime, ce n'est pas vrai pour les affaires portuaires. C'est pourquoi je veux que tout le monde le sache, et si je dois le dire plus fort, je le ferai: nous devons être compétitifs.

• (1630)

Dans le port de Halifax, ils le savent. Même chose à la Halifax-Dartmouth Port Development Commission, à la Société du port de Halifax—tous ceux qui sont touchés de près par les questions de transport maritime le comprennent. C'est la première chose qu'on vous dira: il faut être compétitif. Il faut concurrencer avec New York, avec Montréal, avec Baltimore. Pour obtenir les contrats, il faut offrir les services.

Maintenant, permettez-moi de parler du port de Halifax—je suis finalement parvenu au point que je voulais traiter, pour ceux que ça intéresse. Mes questions concernent le port de Halifax. Quelqu'un d'autre pourrait parler de la situation au port de Saint John, peut-être mon bon ami du comté de Carleton. Mais pour l'instant, je parlerai du port de Halifax parce qu'il connaît des difficultés réelles causées par les pressions de la concurrence internationale. Alors, comment allons-nous réagir à ces pressions qui font que le port de Halifax ne peut soutenir la concurrence dans certains secteurs?

En tout premier lieu, il faudrait assurer des règles du jeu équitables pour tous les ports canadiens. Cela veut dire que ni le port de Halifax ni celui de Montréal ou n'importe quel autre port de la côte est ne devrait, à cause d'interventions gouvernementales ou de subventions, jouir de privilèges au préjudice des autres. Depuis des décennies, les autorités du port de Halifax se plaignent que les politiques gouvernementales avantagent le port de Montréal. Je n'ai rien contre ce dernier ni contre une saine concurrence entre nos ports. Mais, comme la plupart des gens de Halifax, j'estime que les politiques gouvernementales favorisent le port de Montréal au détriment du nôtre.

Je pourrais tirer, de mes anciens discours, des exemples de ces avantages et de ces désavantages dans des domaines spécifiques. Il y a longtemps, le gouvernement canadien a fait d'importants travaux aux infrastructures du port de Montréal. Celui-ci a alors été doté d'installations incroyables aux frais du gouvernement, c'est-à-dire aux frais des contribuables. Puis, le gouvernement a radié cette dette, l'a effacée tout simplement. Quand le gouvernement a radié les dettes des ports canadiens—c'était un gouvernement libéral, et je ne jette pas le blâme sur mon bon ami de Terre-Neuve, ces choses-là arrivent—la dette du port de Montréal se chiffrait à 600 millions de dollars alors que celle de Halifax était de 100 millions. J'ai les statistiques, car je les avais présentées à la Chambre il y a longtemps. C'est ce qui s'est produit par le passé.