

Les crédits

spécial suscité par l'opposition officielle sur la reconversion des industries militaires au civil.

Dans mon comté il existe une entreprise extrêmement importante qui est actuellement menacée par cette situation, le chantier maritime MIL Davie. D'ailleurs jusqu'à ces dernières années c'était le plus important au Canada.

S'il y a un dossier qui est important pour le Québec, c'est bien celui de la reconversion des industries militaires. Comme vous le savez, le marché de la production des équipements militaires connaît des moments difficiles depuis la fin de la guerre froide. Cette chute est estimée à près de 10 p. 100 sur le marché mondial depuis 1987. Et selon des experts internationaux, cette baisse pourrait atteindre 25 p. 100 très bientôt. Pour sa part, le Québec a perdu déjà 11 000 des 57 000 emplois qu'il avait dans ce secteur depuis 1987.

• (1525)

Or, s'il y a une entreprise qui illustre bien l'urgence de reconverter nos industries militaires, c'est bien le chantier naval de MIL Davie. Cette entreprise a élaboré il y a un an un plan d'affaires capable d'assurer sa reconversion du militaire au civil. Ce plan vise non seulement à redonner au chantier MIL Davie son statut de meilleur chantier naval au Canada mais aussi à faire de lui un des leaders de la construction maritime au niveau international. Ce plan comprend, entre autres, deux contrats transitoires. Il s'agit d'un traversier pour les Îles-de-la-Madeleine, dont les besoins sont démontrés, et surtout un prototype de navire stratégique polyvalent pour les missions de paix et pour les interventions environnementales, désigné sous l'abréviation anglaise de *Smart Ship*.

Malheureusement, l'existence de ce chantier de même que les milliers d'emplois qui s'y rattachent, sont menacés par l'inaction de ce gouvernement. La MIL Davie a un besoin urgent de reconverter sa production militaire en production civile car ce chantier naval est l'une des entreprises québécoises qui dépend le plus des contrats militaires.

Voici quelques données révélatrices provenant du groupe de recherche de l'industrie militaire et de reconversion de l'Université du Québec à Montréal: le degré de dépendance de la MIL Davie envers la production d'équipement militaire est jusqu'à aujourd'hui de 91 p. 100; parmi les 16 entreprises les plus dépendantes recensées par le groupe de l'UQAM, la MIL Davie vient au quatrième rang; elle n'est devancée que par Oerlikon, dépendante jusqu'à maintenant à 100 p. 100; Paramax et SNC Technologies à 95 p. 100. Malgré cela, le gouvernement libéral n'offre que des excuses grossières pour justifier son retard à prendre une décision sur les contrats transitoires du traversier des Îles-de-la-Madeleine et du *smart ship*.

La dernière en date est celle du ministre des Transports qui exigeait, au début de mars, le dépôt du plan d'affaires de MIL Davie, avant de prendre une décision sur ces deux contrats. Or, je

l'ai dit tout à l'heure et je le répète, ce plan d'affaires existe déjà depuis un an.

Bien sûr, avant de prendre une telle décision, il faut voir s'il existe un véritable besoin pour ces types de navires. Or, dans les deux cas, le besoin a été démontré.

Prenons le cas tout d'abord du traversier des Îles de la Madeleine. Le traversier actuellement en service depuis plus de 28 ans, le *Lucy Maud Montgomery*, achèvera dans moins de deux ans sa durée de vie. Au-delà de cette période, le navire ne sera pas suffisamment sécuritaire pour recevoir son certificat de navigabilité exigé d'ailleurs par le gouvernement fédéral.

Les Madelinots estiment en outre que le *Lucy Maud Montgomery* nuit à l'activité commerciale des îles parce qu'il n'est plus adapté aux besoins d'aujourd'hui. Par exemple, la hauteur insuffisante de l'entrepont ne lui permet pas d'accueillir certains types de remorques et de camions.

Le 11 février dernier, les maires des Îles de la Madeleine sont venus visiter le grand chantier MIL Davie, le seul de classe internationale jusqu'à maintenant au Québec. Ils ont été unanimes à dire qu'il fallait remplacer le *Lucy Maud Montgomery*. Le 22 février, ces mêmes maires des Îles de la Madeleine et les représentants de la Coopérative de transport maritime et aérien, l'entreprise qui exploite ce traversier, en venaient à un consensus, à une entente sur la nécessité d'obtenir un traversier neuf.

Je dis cela parce qu'il y avait une certaine confusion entretenue entre autres par le député de Bonaventure à l'effet qu'on pouvait remplacer cela par un navire d'occasion. En janvier, le gouvernement nous assurait, et c'était le 18 janvier, le lendemain de l'ouverture de la session, et répondait, à la question que mon collègue, le député de Beauport—Montmorency—Orléans et moi-même posions au ministre des Transports, qui nous avait dit dans ce cas du traversier: «La réponse viendra sous peu.» Suite aux pressions du milieu des intervenants, on nous avait dit que le ministre, en disant «sous peu» voulait dire deux mois. Je rappelle que c'était le 18 janvier.

• (1530)

Le seul autre moment où j'ai eu connaissance que le député de Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine avait dit quelque chose sur ce sujet si important pour ses commettants des îles, c'était dans le journal local *Le radar*. L'honorable député n'avait rien trouvé d'autre à formuler que des plaintes, en disant que le traversier, c'était son dossier à lui, et pas celui du Bloc québécois.

Il est vrai qu'il avait dû, en effet, être outré d'un titre qui avait auparavant coiffé la une du journal *Le radar*, où on disait qu'on n'avait jamais autant parlé des îles que depuis l'arrivée du Bloc québécois à Ottawa. Moi aussi, à la place du député de Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine, j'aurais été sûrement piqué.

Enfin, quoi qu'il en soit, les mois de mars et avril sont passés. Nous attendons toujours une réponse pendant que des travailleurs du chantier sont mis à pied par centaines et que les Madelinots se demandent ce que fait leur député et leur gouvernement.