

*Initiatives ministérielles*

La marine marchande canadienne s'attend à ce que le gouvernement protège notre industrie, mais malheureusement, les mesures prises depuis quelque temps prouvent le contraire.

Nous n'avons pas à chercher bien loin pour voir que certains programmes médiocres du présent gouvernement ont nui à la marine marchande canadienne. Le programme de recouvrement des coûts et de tarification des services est une des sources de friction. Le zèle avec lequel le gouvernement cherche à rentrer dans ses frais signifie que les entreprises de la marine marchande canadienne doivent payer des frais d'utilisation. Nous, de ce côté-ci de la Chambre, sommes opposés à une telle politique, comme la plus grande partie de l'industrie.

Vous n'avez pas à me croire sur parole. Voici ce que pensent les représentants de l'industrie de la politique du gouvernement. Tout d'abord, le président de la Fédération maritime du Canada, M. Nicol, affirme que la politique de recouvrement des coûts du gouvernement fédéral pourrait nuire irrémédiablement à l'industrie maritime du Canada et à son infrastructure, le projet avancé faisant grimper le coût d'exploitation de certaines entreprises par plus d'un million de dollars par année. Il prévient aussi le ministre qu'il est impossible d'appliquer un programme de récupération des coûts à l'industrie.

La fédération n'est pas la seule à s'en prendre à cette politique économique. Voyons un peu ce que dit de la tarification M. Cresswell, président-directeur général d'Algoma Central Marine, deuxième armateur canadien faisant du transport de marchandises sur la voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs.

Il a déclaré, dans une lettre à l'ancien ministre des Transports, et je cite: «Le recouvrement des coûts est discriminatoire et va compromettre la survie à long terme d'un nombre de plus en plus restreint d'activités. La politique de recouvrement des coûts vient à un moment où la situation financière du secteur du transport maritime est plutôt précaire à cause, notamment, de la politique actuelle du gouvernement. En outre, la politique proposée frappe durement, si tôt après la déréglementation des transports. Nous exhortons vivement Transports Canada à ne pas donner suite à ce projet de recouvrement des coûts.»

D'autres personnes se sont prononcées contre la politique gouvernementale, dont M. Peter Smith, de la Chambre de commerce maritime, et M. Norman Hall, de l'Association des armateurs canadiens.

• (1600)

Que dire de la construction navale? Nous nous souvenons tous du programme des progressistes conservateurs à l'égard de la construction navale. Établi en 1984, il prévoyait ceci: «Un gouvernement progressiste conservateur aura comme grande priorité de créer un secteur de la construction navale vraiment viable et prospère.» Qu'est-il arrivé à cette industrie depuis lors?

Lorsque cette mesure a été débattue en tant que projet de loi C-52, en 1987 et 1988, les députés conservateurs d'en face se vantaient de leur politique à l'égard de la construction navale. Ils signalaient à l'époque que la construction du brise-glace Polar 8 contribuerait à relancer le secteur chancelant de la côte ouest.

Comme le savent sans aucun doute tous les députés, non seulement le gouvernement s'est-il bien gardé de prendre quelque engagement que ce soit à l'égard de la souveraineté du Canada dans l'Arctique, il n'a finalement pas confié la construction du Polar 8 à la Versatile Pacific Shipyards, perdant ainsi tout crédit auprès du secteur canadien de la construction navale et forçant des centaines de travailleurs à se battre pour trouver du travail.

Après que le gouvernement eut laissé tomber la Versatile Pacific Shipyards, de Vancouver-Nord, le maire de cette ville a écrit au premier ministre, au début de l'année, pour critiquer la décision gouvernementale de rationaliser le secteur de la construction navale de la côte ouest. Une réaction positive du gouvernement se fait toujours attendre.

Dans son ouvrage intitulé: «Un secteur industriel en crise», l'Alliance des syndicats des constructeurs de navires déclare qu'il ne se construit pratiquement plus de navires commerciaux au Canada de nos jours. Que dit M. Les Holloway, de la Fédération des travailleurs des chantiers et autres industries maritimes assimilées, de la situation actuelle du secteur de la construction navale et de la politique dans ce domaine? Il dit: «L'industrie risque de disparaître dans un avenir assez rapproché si le gouvernement fédéral n'intervient pas tout de suite pour la protéger.» Ce ne sont là que quelques-uns des nombreux témoignages contre la politique du gouvernement à l'égard des industries des transports maritimes et de la construction navale.

Si les Canadiens examinent attentivement l'inaction du gouvernement dans ce dossier, ils découvriront qui a profité de l'accroissement des fonds dans les prévisions budgétaires de 1991-1992 du ministère des Transports. Tout d'abord, l'allocation d'automobile du ministre a été accrue, tout comme celle du personnel de l'administration du ministère. Mais ceux qui n'en ont pas bénéficié étaient entre autres les secteurs des transports maritimes et de la garde côtière, qui ont perdu près de 58 millions de