

*Initiatives ministérielles*

ma magnifique des montagnes, des fjords et des autres splendeurs rencontrées en cours de route.

C'est la raison pour laquelle nous sommes à nouveau saisis de la question aujourd'hui. J'espère seulement que nos collègues de l'autre endroit adopteront rapidement ce projet de loi.

Cette mesure législative ne comprend toutefois pas les protections souhaitées par les hommes et les femmes qui travaillent à bord de nos cargos.

Ces travailleurs espéraient en effet une sorte de Loi Jones canadienne. Ils voulaient l'assurance que les marchandises canadiennes transportées entre deux ports canadiens le soient à bord d'un bateau fabriqué au Canada, appartenant à des intérêts canadiens, battant pavillon canadien, ayant à son bord des employés canadiens et exploité conformément aux lois canadiennes touchant l'impôt, le travail, la santé et la sécurité, la sécurité maritime, l'environnement, etc.

C'est ce que ces travailleurs et leurs représentants ont dit aux membres du comité, non seulement cette fois-ci, mais aussi en 1988, lors de l'étude du projet de loi précédent. Les deux fois, nous avons essayé de renforcer le projet de loi et de donner aux travailleurs canadiens et à notre pays les mêmes protections que celles prévues pour les travailleurs américains et les États-Unis. Nous avons proposé une sorte de Loi Jones canadienne.

Le gouvernement actuel a toutefois systématiquement refusé d'appuyer toute mesure qui aurait permis de reconstituer une flottille pour le transport maritime canadien.

Comme je l'ai déjà dit à la Chambre, aujourd'hui et en d'autres occasions, notre flotte des Grands Lacs est certainement menacée. Elle est passée de 140 ou 160 navires à 60 ou 80. Chaque année d'ici l'an 2000, nous allons perdre un navire par année. Nous allons arriver au point où nous ne pourrions plus subvenir à nos besoins en matière d'exportation par les Grands Lacs.

Au même moment, nous assistons à la disparition de nos chantiers maritimes, qui est partiellement financée par le gouvernement du Canada. C'est bien le moins que cet argent serve à traiter décentement les travailleurs de ces chantiers dont les emplois sont en train de disparaître à jamais, et je pense en particulier aux chantiers de Collingwood.

Nous n'arrêtons pas de réduire notre industrie de la construction navale. Ce projet de loi ne donne pas le moindre espoir aux chantiers maritimes canadiens; il n'incite pas, même d'une façon négative, les compagnies

canadiennes à faire réparer et moderniser leurs navires dans les chantiers maritimes canadiens. Le projet de loi ne prévoit rien sur cette question.

C'est une erreur que commet le gouvernement de ne pas reconnaître qu'il doit se porter au secours de cette industrie. Tout est lié. Moins il y a de navires, moins il se fait de travail de réparation ou de modernisation dans nos chantiers maritimes. Et moins il s'y fait de travail, plus nous perdons la capacité de construire des navires, en admettant qu'un autre gouvernement aurait la sagesse d'investir dans ce secteur d'activité. Il fut un temps où nous le faisons de diverses manières.

Sous les libéraux, le gouvernement du Canada versait une subvention à des entreprises privées pour construire des navires au Canada—je pense qu'il assumait jusqu'à 40 p. 100 des coûts. Cette proportion a diminué graduellement jusqu'à ce que la subvention disparaisse complètement vers 1982 ou 1983. Pendant ce temps, d'autres pays continuaient de subventionner la construction navale par des entreprises du pays et de l'étranger. C'est ainsi, monsieur le Président, qu'ils attirent les compagnies canadiennes, qui trouvent plus avantageux d'y faire construire leurs navires, en raison des subventions, sans parler des salaires plus faibles qui y sont versés, voire de l'inexistence d'avantages sociaux, et j'en passe.

Le gouvernement stimulait aussi indirectement la construction navale de la façon suivante: la Commission canadienne du blé, entre autres, passait des contrats à long terme avec une compagnie de transport maritime, ce qui, je suppose, assurait à cette dernière une certaine quantité de trafic pendant une période donnée à un tarif fixe. Sachant qu'elle pouvait compter sur une quantité donnée de travail, la compagnie de transport pouvait réinvestir.

C'est ainsi que procédait la compagnie M. Patterson & Sons, de Thunder Bay. C'est grâce à un contrat à long terme avec la Commission canadienne du blé qu'a pu être partiellement financée la construction du dernier navire commercial aux chantiers navals de Collingwood. La société Patterson & Sons savait qu'elle pouvait se permettre de construire ce navire, car elle avait suffisamment de contrats de transport pour occuper celui-ci pendant un certain temps.

Cela n'existe plus non plus. Je crois comprendre que les contrats à long terme de ce genre sont désormais chose du passé. Aujourd'hui, les sociétés qui ont construit des navires dits «océaniques des Grands Lacs», qui peuvent naviguer non seulement dans les Grands Lacs, où il faut un genre particulier de navires, mais aussi sur les océans, en changeant les pavillons.