

*Initiatives ministérielles*

responsable à titre de protecteur de cette industrie et pouvoir intervenir d'une certaine façon si ces honoraires qui ne seront plus plafonnés en vertu de la mesure à l'étude et qui seront fixés par un organisme indépendant, à savoir la Chambre de commerce, devenaient déraisonnables.

• (1740)

L'industrie de la navigation traverse effectivement une période très difficile. La navigation a diminué dans plusieurs parties du pays. La Société canadienne des ports s'occupe fondamentalement de l'administration de sept ports autonomes, soit ceux de Halifax, Montréal, Québec, Prince Rupert, Saint John, St. John's et Vancouver. Sept ports divisionnaires relèvent également de sa juridiction. La Société canadienne des ports rapporte que les activités de navigation ont diminué de près de 7 p. 100 en 1989 par rapport à l'année antérieure, une diminution des expéditions qui se chiffre à environ 174 millions de tonnes de marchandises. Quatre-vingt-trois p. 100 des marchandises ont transité par les sept sociétés de port locales, et 17 p. 100 par les ports relevant de la Société canadienne des ports, c'est-à-dire les sept ports divisionnaires. Le tonnage total qui a transité par les postes de mouillage des sept sociétés de port a diminué à nouveau de 8 p. 100. Dans les postes de mouillage des sept ports plus modestes de la Société canadienne des ports, le tonnage total a diminué de 9 p. 100. Les expéditions de charbon ont diminué de 2,5 p. 100; celles de céréales de 26 p. 100 pour atteindre 19,2 millions de tonnes, tandis que le trafic conteneurisé diminuait de 12,5 p. 100 par rapport à l'année précédente pour atteindre un peu plus de 12,3 millions de tonnes.

À Montréal, un des ports dont nous parlons cet après-midi, le volume total se chiffrait à 20,4 millions de tonnes pour 1989, par rapport aux 22 millions de tonnes de 1988. Le port de Québec a connu une baisse similaire, le volume total passant de 18 à 15,5 millions de tonnes.

Ces statistiques déposées devant Votre Honneur permettent de montrer que l'industrie du transport ne traverse pas de bons moments actuellement. Nous avons été témoins de cette situation à propos du transport terrestre. Nous savons ce qui est arrivé à notre infrastructure ferroviaire. Nous savons ce qui est arrivé à notre industrie aérienne. Nous savons que 3 000 Canadiens ont été licenciés par Air Canada, Worldways et d'autres sociétés. Nous sommes au courant du concept d'ouverture des espaces aériens. Nous ne devrions pas saper l'industrie du transport maritime, qui a démontré sa force et sa diversité. En fait, les Américains ont peur de soutenir la concurrence

avec nous dans ce domaine car ils ont trop de respect pour nous.

Les Américains n'ont pas hésité à nous livrer concurrence dans l'industrie du transport routier. Ils l'ont fait, à nos dépens. Maintenant, ils veulent nous livrer concurrence dans les airs. C'est la raison pour laquelle le gouvernement accepte une entente d'ouverture des espaces aériens.

Lorsque nous parlons d'une augmentation et d'une mise à jour des honoraires pour l'industrie du transport maritime, nous ne devrions pas en oublier la nature délicate. Il faudrait essayer de ne pas licencier les gens, mais plutôt de leur donner une infrastructure et de faciliter leur croissance et leur dynamisme afin qu'ils puissent non seulement s'épanouir, mais aussi que ce genre d'emplois se multiplient pour que des familles canadiennes, notamment celles vivant dans les villes proches de ces sept grands ports, continuent à pouvoir gagner leur vie.

Nous souhaitons que ce projet de loi soit renvoyé en comité où nous étudierons plusieurs domaines nous permettant, tout en mettant ces honoraires à jour, de nous assurer qu'ils sont à l'avantage des sociétés de transport maritime afin qu'elles puissent continuer à fonctionner.

Les autres points que j'aimerais soulever relèvent peut-être de la compétence du comité. De quel mécanisme d'appel dispose une société de transport maritime pour laquelle les honoraires sont trop exorbitants? Maintenant que nous accordons plus d'autonomie aux chambres de commerce et aux divers gardiens de port, quel rôle doit jouer le gouvernement canadien lorsqu'une société de transport maritime se plaint des honoraires qui lui sont imposés?

Nous songeons peut-être aussi—et je dis cela au ministre et à son secrétaire parlementaire—nous savons maintenant que les ports doivent présenter une vérification comptable annuelle. Nous laissons peut-être entendre maintenant que nous lui accordons plus d'autonomie afin d'obtenir un rapport plus exhaustif. Au lieu d'obtenir une simple vérification comptable avec, sur une feuille de papier, des chiffres qui, parfois, ne signifient pas grand-chose, nous voudrions peut-être rendre ce type de rapport plus exhaustif.

Nous y ferons peut-être participer également les chambres de commerce. Maintenant qu'elles auront un pouvoir, elles pourront peut-être établir d'étroites relations de travail avec le gouvernement du Canada. Encore une fois, bien que nous nommions les gardiens, nous devrions être responsables, à mon avis, des honoraires imposés à l'industrie du transport maritime.