

Cela me peine d'entendre un député dont la circonscription englobe le canal Rideau parler sur un ton sérieux des transports maritimes. Je n'ai pas de mal à m'expliquer pourquoi le député de Nickel Belt embrouille cet énorme sujet des transports maritimes avec de vagues propos sur ses effets sur la pêche.

Permettez-moi d'éclairer les députés en rappelant ce qu'ont dit les représentants de la Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth quand ils ont comparu devant le comité législatif. Voici ce qu'ils ont dit à l'appui de l'article 4 du projet de loi C-75:

Depuis 1964, année d'ouverture du fleuve Saint-Laurent aux activités maritimes à l'année longue, le gouvernement fédéral a dépensé énormément d'argent des contribuables pour assurer la navigabilité du fleuve.

Les compagnies qui desservent les marchés canadiens intérieurs par les ports situés le long du Saint-Laurent bénéficient gratuitement des services de navigation.

Par ailleurs, les compagnies concurrentes qui desservent Halifax ont besoin d'un important service ferroviaire à destination des mêmes marchés intérieurs et doivent payer les pleins coûts du transport par rail à des tarifs compensatoires.

Est-ce que le député de Nickel Belt s'en plaint? Est-ce que le député d'Ottawa—Vanier plaide contre cela? Non.

Comme l'a dit la Commission portuaire, il s'agit du fait que le trajet entièrement fluvial jusqu'à Montréal, est subventionné alors que l'usager assume la charge du trajet ferroviaire terrestre partant de Halifax, qui lui fait concurrence. Le fait que le port de Halifax ait à payer le coût entier représente une distorsion économique d'origine étatique entre Halifax et Montréal. Le but de ce projet de loi est de remédier à cette distorsion. Je défie n'importe quel député de la région de l'Atlantique, y compris celui de Cape Breton—Richmond-Est (M. Dingwall), de dire à la Chambre que la région de l'Atlantique et le port de Halifax ne profitent pas de ce genre de disposition. Notre crainte, c'est qu'elle ne soit pas mise en application à cause des présentations erronées faites par des députés du centre du Canada, avec l'aide et l'encouragement de députés non renseignés de la région de l'Atlantique. Ils profitent de l'occasion pour déformer les dispositions de ce projet de loi et pour essayer de tromper le secteur de la pêche. C'est ainsi qu'ils bouleversent tout le processus et rendent un mauvais service à la région de l'Atlantique et tous ses habitants.

● (1540)

M. Maurice Foster (Algoma): Monsieur le Président, c'est avec intérêt que j'ai écouté les observations du député de Halifax-Ouest (M. Crosby). Il semble croire que les députés de ce côté-ci de la Chambre s'opposent d'une façon ou d'une autre à ce projet de loi alors qu'en fait nous, de ce côté-ci, avons entièrement appuyé le projet de loi et en avons recommandé l'adoption.

La seule disposition qui ait grandement divisé l'opinion est l'article 4. Celui-ci prévoit l'imposition de droits d'usagers pour toutes sortes de services qu'offre à juste titre le gouvernement canadien, soit le service de la garde côtière, les aides à la navigation, et le reste. Je signalerai au député de Halifax-Ouest que nous savons très bien que Halifax est un port important. Toutefois, il devrait pareillement savoir que la voie maritime est très importante pour ma circonscription d'Algoma. La rivière Sainte-Marie y coule et plus de marchandises sont transportées chaque année sur cette rivière qu'il n'en est expédié par le port de Halifax, d'où la nécessité de brise-glace et de services à la navigation. Mais le député semble vouloir dire que seuls les

Marine marchande du Canada—Loi

députés de Halifax devraient traiter de ce sujet. Ce sujet est très important pour ma circonscription d'Algoma. Nous avons besoin de beaucoup d'aides à la navigation et de bien des services de la garde côtière. Si le gouvernement s'arroge le pouvoir d'imposer des droits sur toutes sortes de choses pour lesquelles il n'en a jamais imposé auparavant, les députés de l'opposition ont tout à fait le droit de résister.

J'ai trouvé intéressants les commentaires du député de Cardigan (M. Binns). Son attitude était à peu près la même, il me semble, que celle du député de Halifax-Ouest. Il a semblé dire: «Écoutez. Aussi longtemps que je serai ici, vous n'aurez pas à craindre que le ministre des Transports impose ces droits». Je suis certain que, si on demandait leur opinion aux producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, ils diraient: «Oui, c'est ce que vous nous avez dit, l'année dernière, mais le gouvernement a imposé des droits pour l'inspection de nos récoltes de pommes de terre». Les gens de cette province ont montré à quel point ils étaient prêts à faire confiance au gouvernement fédéral ou provincial aux dernières élections provinciales.

Je voudrais me reporter à certains commentaires que le Syndicat national des agriculteurs a faits lors de sa comparution au comité, le 13 février. Je cite son mémoire:

L'article 4 du projet de loi C-75 prévoit le prélèvement d'une nouvelle taxe indirecte sur le revenu des agriculteurs. Ceux-ci sont pourtant déjà très malmenés par des frais de production élevés, la hausse des taux d'intérêt, la baisse des prix mondiaux, les mauvaises récoltes dans certaines régions et les politiques protectionnistes en matière de commerce et d'agriculture appliquées dans de nombreuses parties du monde, particulièrement aux États-Unis.

Soucieux de diminuer le déficit fédéral, le gouvernement dit en fait aux agriculteurs que l'intérêt national sera mieux servi si l'on augmente encore les frais agricoles, au moment où la Société du crédit agricole estime que 1 sur 4, c'est-à-dire 40,000 agriculteurs canadiens ayant des revenus bruts de \$20,000 ou plus par année éprouvent de graves difficultés financières. Les frais supplémentaires imposés aux agriculteurs par les propositions de recouvrement des frais qui figurent dans le projet de loi C-75 n'amélioreront en rien le transport des produits agricoles et ne feront qu'appauvrir davantage les agriculteurs.

Voici le genre d'inquiétude que nous communique le Syndicat national des agriculteurs. L'Office de commercialisation de la pomme de terre a présenté le 13 février, au nom des producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, un mémoire au sujet de l'article 4 dans lequel il déclarait ce qui suit:

Le secteur de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard souscrit à la politique du gouvernement fédéral visant à encourager le commerce international. Voilà pourquoi nous nous opposons farouchement à l'imposition de droits relatifs aux services de navigation tant qu'on n'aura pas étudié l'incidence de ces droits sur les exportations du secteur.

Je ne pense pas qu'il soit vraiment dans l'intérêt des deux ministériels de chercher à nous cacher, comme ils le font de toute évidence, les pouvoirs que s'arroge le gouvernement, compte tenu des mémoires que nous ont présentés leurs associations régionales. Chose certaine, ces producteurs sont fort préoccupés. Voilà pourquoi nous aimerions que l'on supprime l'article 4, ou du moins qu'on puisse le réexaminer dans deux ans. Cet article a une bien trop grande portée. Il s'agit en effet d'une mesure qui habilite le ministre des Transports (M. Mazankowski) à imposer des droits aux utilisateurs des aides à la navigation et des services de brise-glace. On n'y dit pas comment seront utilisés ces pouvoirs qu'on voudrait lui accorder. Aucun barème n'a été établi pour nous donner une idée du montant de ces droits, du moment où on les appliquera et à qui.