

*Code maritime—Loi*

C'est bien vrai que les expéditeurs de la Colombie-Britannique jouissent d'un tarif ferroviaire moins élevé selon les milles à parcourir, du seul fait qu'ils peuvent transporter ces marchandises d'un bout à l'autre du pays par bateau, en passant par le canal de Panama. La récente hausse des tarifs ferroviaires du Canadien National et du Canadien-Pacifique ont obligé les expéditeurs de la Colombie-Britannique à faire de nouveau appel au transport maritime pour expédier les produits de la province vers la côte est des États-Unis et du Canada.

En insistant pour que nos transports nos marchandises de la Colombie-Britannique en passant par le canal de Panama, à bord de cargos canadiens, nous créons un monopole qui jouera en faveur soit d'intérêts particuliers soit des chemins de fer du Canada. Ce monopole rendrait les produits de la Colombie-Britannique plus chers sur les marchés de l'Est et réduirait le salaire net des travailleurs de la Colombie-Britannique. C'est absolument essentiel que cela soit compris et nous en avons avisé l'ex-ministre des Transports en octobre 1974.

Au début de son intervention, le secrétaire parlementaire a dit que bien des comités avaient étudié la question. Fait intéressant, le comité de direction n'a pas jugé bon de rapporter au comité des transports les arguments présentés par le conseil des industries forestières de Colombie-Britannique. On n'a pas dit, lors des réunions du comité, que le conseil des industries forestières avait contacté le ministre des Transports. C'est un oubli malheureux pour les armateurs de Colombie-Britannique.

On sait très bien qu'en imposant le transport des produits de Colombie-Britannique vers la côte Est de l'Amérique du Nord par le Canal de Panama, uniquement dans des cargos canadiens, on ferait augmenter les frais; étant donné que le volume des marchandises est restreint, nous nous trouverions dans une situation monopolistique peu intéressante pour nous. On m'a informé dernièrement que l'article 8 causera fatalement de graves difficultés aux armateurs de Colombie-Britannique.

Le député de Dartmouth-Halifax-Est (M. Forrestall) a signalé qu'on avait les mêmes craintes lorsque les bateaux canadiens ne pouvaient naviguer que sur les Grands Lacs. Je voudrais rappeler qu'en bordure du Pacifique et dans le port de Vancouver nous desservons l'arrière-pays au tarif ordinaire des chemins de fer intérieurs. Presque tout le service passant par ce port est dû à une classification du tarif des transports de marchandises qui tient compte de la concurrence du canal de Panama.

Je voudrais aussi signaler que les craintes de mon collègue, le député de Dartmouth-Halifax-Est au sujet des Grands Lacs ne se sont pas matérialisées. Les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent forment un système fortement subventionné qui rend impossible toute comparaison des tarifs de transports.

Le canal Welland nécessite à lui seul une subvention de 33 à 38 millions de dollars outre les recettes qu'il rapporte. L'ensemble du réseau maritime du Saint-Laurent a accumulé un déficit de presque 800 millions de dollars. Avec des subventions pareilles, aucun argument ne peut apaiser la crainte de la Colombie-Britannique que les navires canadiens transportant les produits de cette province vers les ports de l'Est du pays, par le canal de Panama, ne feront que hausser le prix de ces produits sur les marchés. Comme il s'agit du prix du produit livré, le prix accru ne peut venir que des feuilles de paye et des revenus de la Colombie-Britannique.

Pour donner une idée des volumes en cause, je parlerai de deux produits, monsieur l'Orateur. En 1974, le bois

[M. Huntington.]

transporté par train et par camion entre la Colombie-Britannique et les marchés de l'Est a totalisé 471 millions de pieds cubes de planches. A raison de 50,000 pieds cube de planche par wagon, il s'agit de neuf à dix milliers de wagons transportant ce seul produit.

Un autre produit est le contreplaqué. En 1974, nous en avons expédié 650 millions de pieds carrés. A raison de 55,000 pieds carrés par chargement de wagon, cela fait quelques 11,000 ou 12,000 chargements de wagon. Tout ce contreplaqué est expédié sur les marchés de l'Est et les frais de transport par voie ferrée doivent concurrencer les frais de transport par voie d'eau qu'exigent les navires battant pavillon étranger qui desservent la côte ouest.

Je pense que le gouvernement devrait être très prudent pour ce qui est de l'article du bill parce qu'il peut entraîner les conséquences économiques les plus graves pour la population de la Colombie-Britannique. Nous sommes très capables de concevoir et de fabriquer un matériel efficace pour desservir les régions côtières et le Nord jusque dans l'Arctique. Ce qui nous préoccupe le plus, c'est le transport d'un littoral à l'autre des produits de la Colombie-Britannique par la voie du canal Panama. Nous ne nous opposons pas à ceux qui disent que le Canada a besoin d'une marine marchande; en fait, nous de la côte ouest aimerions avoir une marine marchande canadienne, mais peut-être pour de meilleures raisons.

La population canadienne, les consommateurs canadiens souffrent d'un très grave désavantage lorsqu'ils traitent avec des membres de la conférence océanique. Parce que nous n'avons pas nous, Canadien, de marine marchande, nous ne sommes pas membre de la conférence océanique. Il est difficile pour le port de Vancouver de soutenir la concurrence de Seattle, car les armateurs américains sont membres de la conférence. Par exemple, les conteneurs sont livrés par le navire aux élingues de Vancouver et, par la suite, ce qu'il en coûte pour amener le conteneur au repos sur quai ou en hangar à Vancouver est porté au compte de l'armateur ou du destinataire. A Seattle, port qui fait partie de la conférence océanique, le conteneur est livré du navire jusque «au repos» en hangar aux frais du navire. Ni les armateurs ni les destinataires n'ont donc à supporter ces frais additionnels au port de Seattle. Tel n'est pas le cas au Canada puisque nous ne faisons pas partie de la conférence océanique.

● (2140)

Il n'y a pas d'industrie maritime canadienne. Je pense que personne ne s'opposerait à toute tentative pour en établir une. Je crois que l'inclusion de l'article 8 dans le bill montre que le ministre des Transports et le ministère n'ont pas tenu suffisamment compte des besoins de la Colombie-Britannique.

Il y a une autre considération mise en jeu par l'article 8; c'est la question des bateaux nécessaires au cabotage, de ceux que nous n'avons pas. Je pense aux acheminements par le Canal de Panama. Nous avons d'énormes besoins de capitaux pour l'énergie et, dans l'avenir immédiat, pour la modernisation de nos transports. Pourquoi prendre la peine d'investir des capitaux dans des bateaux canadiens, alors qu'il y a déjà des bateaux étrangers qui s'offrent à nous servir et qui peuvent apporter les produits de la Colombie-Britannique aux marchés de la côte Est? J'aimerais bien voir modifier en ce sens l'article 8, afin que l'on prenne en considération ce que je viens de dire. Il faut tenir compte de toute les régions canadiennes, lorsqu'on parle de transports.

Il y a autre chose. Je sais d'expérience qu'il est extrêmement difficile de recruter des équipages pour les bateaux.