

### Article 21 du Règlement

Avant que le service de traversier ne soit créé par le gouvernement conservateur Borden, les agriculteurs de l'île n'obtenaient pour leur récolte que 50 p. 100 de ce que touchaient les agriculteurs du continent, d'après l'Annuaire du Dominion, parce que nos produits devaient être expédiés à l'automne avant que la navigation ne soit fermée à cause des glaces, et nos agriculteurs ne pouvaient pas bénéficier des marchés d'hiver et de printemps et des prix élevés en vigueur à ces époques-là.

Cet article a été publié il y a 47 ans.

Dans son discours, il parle d'une chose qui est encore vraie aujourd'hui, et qui est apparue en 1984 sous le gouvernement actuel. Je parle des tarifs excessifs du traversier. Voici ce qu'il dit:

Les provinces de Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick achètent pour plus de 2 millions de dollars par mois, soit environ 24 millions par an de produits agricoles pour répondre aux besoins de plus d'un million d'habitants. Les agriculteurs de l'Île-du-Prince-Édouard pourraient alimenter une grande partie de ce marché qui se trouve à leur porte, s'ils ne devaient pas payer le tarif excessif du traversier qui équivaut aux droits de douane en vigueur entre des pays étrangers.

Au cours des années, nous avons essayé de faire valoir nos arguments à ce sujet. En tout cas, j'ai présenté des instances ces dernières années au gouvernement. Les tarifs du traversier augmentent énormément les frais de transport de l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Hyndman ajoute:

Il faut se rappeler que ce service de traversier a été acheté et payé par l'Île-du-Prince-Édouard lorsque la province est entrée dans la Confédération. Il faut comparer ces tarifs excessifs avec le grand réseau de canaux canadien, dont la construction a coûté des centaines de millions de dollars et dont l'entretien et l'exploitation coûtent tous les ans des centaines de millions de dollars aux contribuables, mais qui n'impose aucune forme de péage aux navires canadiens ou étrangers. Néanmoins, tous les navires qui passent par le canal de Panama doivent payer un péage de 50c. par tonneau...

Lorsque nous parlons de transports, nous devrions les considérer comme un facteur d'expansion économique. Des régions de notre pays sont vraiment désavantagées de par leur emplacement géographique.

Nous devrions également revenir sur la Conférence annuelle des premiers ministres, tenue en août dernier à Saint-Jean de Terre-Neuve. Les premiers ministres ont adopté la proposition suivante qui souligne le rôle des transports comme un facteur d'expansion économique régionale. Je veux faire consigner cette proposition dans le hansard. Il faudrait s'y reporter lorsque les députés parlent de ce projet de loi important. Les actions les plus intéressantes actuellement à la bourse, dans le domaine des pêches, sont celles de la *National Sea Products*. Je reconnais que c'est en partie parce que le gouvernement a cédé aux instances de son président, M. Cummings, qui lui a demandé un permis d'exploitation d'un chalutier-usine frigorifique. Et c'est aussi parce que le gouvernement, en se rendant aux pressions de cette compagnie, est passé outre aux vœux du gouvernement terre-neuvien.

Attendu que tous les gouvernements s'accordent à reconnaître l'importance du développement économique régional, nous, les premiers ministres provinciaux, demandons au gouvernement du Canada d'incorporer dans le projet de nouvelle Loi nationale sur les transports, outre un objectif de rentabilité commerciale, les principes suivants:

- 1) Les transports sont reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional; et
- 2) La rentabilité commerciale des liaisons assurées par les moyens de transport doit être mise en équilibre avec les objectifs de développement économique afin que puissent se réaliser les forces économiques potentielles de chaque région.

Voilà la résolution que les premiers ministres provinciaux ont présentée en août 1986 au gouvernement fédéral.

Le gouvernement devrait l'examiner sérieusement.

Les premiers ministres provinciaux aussi bien que les compagnies de transport soutiennent qu'il faut utiliser les transports comme un outil de développement économique. Certaines des régions du pays sont défavorisées parce qu'elles ont un vaste territoire très peu peuplé et éloigné des marchés. Il faut qu'une partie des recettes générales serve à acquitter le coût d'une certaine infrastructure afin d'assurer des prix de revient comparatifs et la possibilité de soutenir la concurrence sur un pied d'égalité avec les autres régions du pays. C'est cela le Canada. Il faut donc prévoir des tarifs privilégiés dans certaines de ces régions.

En ce qui concerne les liaisons aériennes, nous avons vu qu'Air Canada et certains des grands transporteurs devaient dans le passé desservir certaines de ces régions isolées, et que les liaisons avec ces régions devaient être subventionnées et payées à même les recettes provenant des liaisons plus lucratives.

Pour en revenir à la sécurité, j'espère que les députés qui prennent part au débat sur le projet de loi vont s'entretenir avec des personnes touchées par cette mesure et avec d'autres qui vont en bénéficier. Il y a quinze jours, j'ai eu une conversation avec un petit exploitant qui m'a dit qu'il conduisait, au nom d'un transporteur public, un tracteur à remorque qu'il avait acheté. A cause de la déréglementation et de la concurrence serrée à laquelle les grandes entreprises seront soumises, elles vendent une partie de leurs tracteurs aux employés. Cet homme vient de l'Île-du-Prince-Édouard. Il m'a dit que les autres camionneurs et lui ont 650 milles à parcourir jusqu'à Boston. N'étant pas protégés par des conventions collectives, ils doivent conduire jusqu'à cette ville. Ils partent de Borden, dans l'Île-du-Prince-Édouard, à bord du dernier traversier. Ils se rendent directement à Boston, où ils livrent leur chargement. Pour ne pas faire de dépenses supplémentaires, ils préfèrent dormir quatre ou cinq heures dans le camion avant d'entreprendre le voyage de retour.

Ces longues heures que le camionneur passera au volant d'un camion lourd remorquant 30 ou 40 tonnes poseront de graves problèmes sur les routes. Nous pourrions même ne pas en retirer de bénéfices. Si le nombre d'accidents de la route augmente, les taux d'assurance vont augmenter. Outre les frais accrus de transport, en combustible diesel et autres, la concurrence sera tellement dure qu'on cherchera à rentrer dans ses frais par tous les moyens. Les consommateurs et les usagers du service ne seront pas les seuls à en souffrir, à mon avis; le public voyageur en souffrira lui aussi.

**Le président suppléant (M. Paproski):** Je donnerai la parole au suivant, le député de Prince-Albert (M. Hovdebo), à l'appel de l'ordre du jour, après la période des questions.

Comme il est 13 heures, je quitte le fauteuil jusqu'à 14 heures, cet après-midi.

(La séance est suspendue à 13 heures.)

### REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 14 heures.