

Marine marchande du Canada—Loi

pour donner une idée au ministre et à son personnel de ce qui constituerait des droits appropriés.

M. Tobin: C'est un projet de loi infect.

M. Johnson: Je suis persuadé que le député de Humber—Port-au-Port—Sainte-Barbe (M. Tobin) ne parle pas sérieusement. Il sait que la mesure se fait attendre depuis fort longtemps. Il est simplement jaloux du gouvernement progressiste conservateur qui a eu l'heureuse initiative d'apporter à la Loi sur la marine marchande du Canada les modifications qu'on attendait depuis longtemps.

● (1730)

M. Vic Althouse (Humboldt—Lake Centre): Monsieur le Président, je voudrais donner mon appui à la série de motions qui ont été regroupées aux fins du débat sur le projet de loi C-75. Les motions nos 4, 6 et 11 portent sur l'article 4 qui s'est révélé particulièrement controversé. Bon nombre de témoins qui ont comparu devant le comité ont demandé que cette disposition soit retirée du projet de loi.

Les membres du comité se sont fait rappeler à l'ordre quand ils ont essayé de la supprimer. Par conséquent, la motion qui a eu la faveur de la majorité des témoins ne peut pas être présentée de nouveau à la Chambre, ayant déjà été débattue au comité.

Mon collègue de Thunder Bay—Atikokan (M. Angus) est donc contraint d'essayer d'amender une mesure qui est fondamentalement mauvaise, de façon à la rendre aussi acceptable que possible. La motion de mon collègue vise à permettre aux parlementaires d'évaluer l'effet qu'aura l'imposition des droits pour divers services assurés. L'une des motions demande le renvoi de la question à un comité sur la recommandation écrite de 20 députés. La deuxième motion prévoit que le comité des transports effectuera une révision automatique, tous les deux ans, afin que les intéressés puissent comparaître devant le comité pour dire ce qu'ils pensent de cette politique.

La motion n° 11 propose que l'article 4 de la Loi sur la marine marchande n'entre pas en vigueur avant le 1^{er} janvier 1988. Cela répond aux souhaits exprimés par un grand nombre de personnes qui ont comparu devant ce comité législatif et qui ont demandé qu'un délai suffisant leur soit accordé. Même si leurs arguments n'étaient pas toujours les mêmes, elles ont dit douter que le gouvernement ait suffisamment examiné les conséquences que cette politique aurait sur les différents ports. Dans certains ports, à cause des frais de dragage, de pilotage, de brise-glace, les droits seront plus élevés que dans d'autres ports plus profonds ou situés dans des eaux plus chaudes.

Jusqu'aux années 60, la politique de transport du Canada considérait le transport comme l'un des services essentiels à assurer à tous les Canadiens. Vu la vaste superficie de notre pays, nous avons compris qu'il nous fallait pouvoir utiliser des ports de mer et des cours d'eau qui n'étaient peut-être pas

concurrentiels à l'échelle internationale, mais qui pouvaient assurer des services de transport aux habitants de différentes régions du pays. Le port de Churchill demeure donc ouvert. C'est un port de l'Arctique qui demande des dragages fréquents étant donné que les navires actuels ont un tirant d'eau plus grand que celui des bateaux qui naviguaient là-bas il y a 20 ans. Même si ce port semblait très concurrentiel . . .

M. Forrestall: Quel est le rapport avec l'amendement?

M. Althouse: . . . il y a 20 ans, il a beaucoup de difficulté à le demeurer. Je rappelle au député de Halifax, qui nous reproche sans cesse de nous écarter du sujet, que ces amendements fournissent à ces ports l'occasion de se faire entendre tous les deux ans et qu'ils leur donnent deux ans pour préparer leurs dossiers. Les futurs députés de la Chambre des communes auront ainsi la possibilité d'en appeler des décisions du ministre au nom de ces ports.

Le gouvernement actuel et l'ancien gouvernement libéral ont abandonné la politique qui considérait le transport comme un service essentiel à assurer à tous les Canadiens, préférant opter pour le principe du paiement par l'usager. Cette mesure défavorisera les ports comme celui de Churchill. En conséquence, de vastes secteurs du pays verront qu'il en coûte de plus en plus pour bénéficier de services de navigation du fait des nouveaux coûts que l'on imposera aux usagers de ce port, pour les services de dragage et des brise-glace qui doivent accompagner les navires se rendant à Churchill pendant la saison de navigation bien qu'elle soit brève. A cause de ces nouveaux frais, il sera très difficile d'assurer des services d'une qualité égale à tous les Canadiens quel que soit le lieu où ils habitent.

Il m'arrive parfois de penser que les hommes politiques d'hier comprenaient les besoins de la société et de l'économie pour se bien porter beaucoup mieux que les nouveaux diplômés qui sortent de nos écoles d'administration.

Permettez-moi d'illustrer ce fait en vous citant l'histoire vécue d'une personne de ma circonscription. Au collègue d'agriculture, elle s'était spécialisée dans la gestion scientifique agricole. Sa soeur plus âgée qui l'avait précédé à l'université, avait étudié la physiologie végétale et avait été documentaliste pour le ministère de l'Agriculture à Ottawa jusqu'à sa retraite survenue il y a à peu près un an.

A l'époque où elle avait vécu dans l'exploitation, avec l'aide de son père elle avait planté un petit verger. Quand son jeune frère termina ses études, il entreprit immédiatement d'appliquer les techniques de gestion qu'il avait apprises au collège. Il se débarrassa d'abord des chevaux et de l'équipement désuet. Il modernisa l'exploitation avec du matériel sophistiqué. Il contrôla ses livres, ses comptes, les frais de production et ne négligea aucun aspect. A la fin de l'année, ses récoltes terminées, il constata qu'il avait produit du grain comme jamais auparavant et à meilleur coût.