

L'honorable Wilfred Bishop, ministre des Transports du Nouveau-Brunswick, a exprimé l'inquiétude des ministres de la région atlantique au sujet des changements qu'on se propose d'apporter aux lois canadiennes sur le cabotage. Tous les ministres ont entièrement appuyé le code maritime qu'étudie actuellement le Parlement et M. Lang les a assurés que le gouvernement fédéral procéderait à d'autres consultations des provinces avant que les nouveaux règlements se rattachant au code ne soient présentés.

Mais rappelez-vous que les premiers ministres de la région atlantique ont demandé, en décembre 1975, que le bill ne soit pas adopté avant que la région atlantique n'ait approuvé ces règlements, conformément à l'assurance qu'avait donné l'ancien ministre des Transports, qui a informé le ministre actuel des positions qui avaient été prises. J'aimerais citer certains exemples de coûts qui peuvent se présenter dans les circonstances actuelles. Si on peut en fait les réfuter, tant mieux, mais cela me semble peu probable, avec les recherches que j'ai faites pour me renseigner. On a informé la Labrador Liner Board qu'aux termes des règlements proposés, il lui en coûterait \$650 par jour pour les navires qu'elle utilise, un de façon permanente et deux au moins à temps partiel, pendant environ sept mois de l'année. Il lui en coûtera, sauf erreur, \$650 par jour par navire de plus pour transporter ses produits du bois du Labrador à son usine situé sur l'île. Voilà un exemple des coûts qu'il faudra absorber.

Comme je l'ai déjà mentionné, une mesure législative semblable adoptée aux États-Unis a placé l'État de Washington dans une situation concurrentielle peu souhaitable sur la côte est des États-Unis. La mesure que nous étudions placerait la Colombie-Britannique et ses produits du bois dans une situation semblable sur la côte est du Canada. Dans cette situation, il sera sans doute moins cher de transporter le bois de Washington dans des bateaux qui font du transport international dans l'Est du Canada que le bois de la Colombie-Britannique. Il est vrai cependant qu'on a parlé de faire une exception pour le bois de Colombie-Britannique. Ce n'est pas une proposition ferme, mais il a été question de faire une exception pour le transport du bois de la Colombie-Britannique. Il me semble que les Canadiens de l'Atlantique et tous les autres d'ailleurs sont en droit de se demander, puisqu'on fait des exceptions pour le bois de Colombie-Britannique, si on ne peut pas en faire aussi pour les produits de la côte est.

L'un des points qui sont, à mon avis, mal compris quand on examine ce bill est que nous ne parlons pas de navires de 100,000 ou de 150,000 tonnes. Nous parlons de petits caboteurs, sauf peut-être quand il s'agit du transport entre le Pacifique et l'Atlantique qui se fait à bord de plus gros bâtiments. Toutefois, dans l'ensemble, le cabotage se fera dans des petits navires et en conséquence le tarif du transport par caboteurs montera plus vite que celui des navires de plus fort tonnage.

Je dis cela parce que la Canadian Shippers Association a signalé au comité qu'elle avait, dans des conditions comparables à celles du code maritime, réussi à réduire les tarifs applicables sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent. Il y avait toutefois deux éléments qui, selon moi, n'existent pas dans le cas du cabotage en général. D'abord, la Voie maritime du Saint-Laurent a été creusée, des écluses y ont été construites pour pouvoir accepter de gros bateaux, qui ont commencé à naviguer dans ses eaux, ce qui a permis de réaliser une économie d'échelle.

Ensuite, en même temps ou presque, les expéditions massives de produits en vrac de Sept-Îles aux ports des Grands Lacs ont permis aux bateaux de faire l'aller-retour. Ils pouvaient avoir un chargement à l'aller et au retour, avec un petit espace libre, j'en conviens, lorsqu'ils voya-

Code maritime—Loi

gaient entre un port de commerce d'acier, celui de Sept-Îles, et un port de commerce de grains sur les Grands Lacs, et vice versa, via la Voie maritime du Saint-Laurent. Donc, même si on a pu réaliser des économies à cause des possibilités de chargement dans les deux sens, lorsqu'une loi comparable s'appliquait dans le cas de la Voie maritime, je ne vois pas de possibilités d'économies semblables dans le cas du cabotage au Canada. Je pense qu'on devrait en tenir compte et que tous les députés de la Chambre devraient reconnaître que nous parlons surtout d'un système de transport par petits navires.

Je suis certain que le ministre des Transports ne veut rien imposer qui soit préjudiciable à aucune région du Canada, mais si l'on examine le système de transport maritime du point de vue de la concurrence, je me demande si le ministre sait que le tarif de transport des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard—cela intéresse peut-être particulièrement le ministre des Affaires des anciens combattants (M. MacDonald)—vers diverses régions du Canada est fondé sur le coût estimatif, traditionnellement payé pour transporter ces pommes de terre à des ports canadiens comme Montréal et Toronto. C'est comme cela que le tarif a atteint le niveau actuel. Si par hasard la mise en vigueur du Code maritime entraîne une hausse sensible du coût estimatif de transport par eau des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard à Toronto, la même hausse s'appliquera au transport par rail des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard à Toronto ou Montréal. Voilà l'amplitude des effets que ce bill peut avoir.

● (1600)

Ce tarif s'appliquerait au même produit au Nouveau-Brunswick parce que le tarif sur ce produit acheminé aux zones intérieures du Canada fait concurrence au tarif de l'Île-du-Prince-Édouard. Donc, si le tarif de l'Île-du-Prince-Édouard monte parce que les taux compétitifs du transport par voie d'eau augmentent, le tarif du Nouveau-Brunswick va monter également. Cela posera de très grandes difficultés à l'une des sources de revenu de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick. Nous ne parlons pas d'inégalités imaginaires, monsieur l'Orateur. Nous parlons de réels problèmes, par exemple, émanant d'autres pays. Nous parlons de l'effet de la Loi Jones aux États-Unis. Cette mesure entraînerait des effets identiques au Canada. Pour maintenir les taux à leur niveau actuel ou pour protéger les taux compétitifs des transports maritimes tels qu'ils le sont en ce moment, il faudra obtenir une subvention du gouvernement fédéral. Aucun des témoins qui ont comparu devant le Comité au nom du ministre, ni le ministre, ni son secrétaire parlementaire ne sont prêts à donner l'assurance à aucune partie du Canada que ces articles seront contrôlés et réglementés ou que des exceptions seront faites pour contrôler les coûts.

Hier soir, j'ai entendu les instances de certains membres de l'industrie de l'alimentation du bétail de la région atlantique. Ils m'ont signalé que les tarifs ferroviaires pour le transport de grains de provende vers la région atlantique avaient baissé de 3 dollars la tonne au cours des cinq dernières années. Ce n'est pas parce que les sociétés ferroviaires ont constaté qu'elles pouvaient acheminer le grain à un taux plus bas qu'avant, mais parce que les entreprises privées acheminent le grain par voie maritime vers Halifax, Summerside et Fort William pour obtenir un taux inférieur. Les tarifs ferroviaires ont donc diminué en conséquence.