

*Code maritime—Loi*

Je crois qu'il est juste de dire qu'au sein du comité, les opinions étaient partagées. Or, pour éviter que cette mesure pose des problèmes à certains députés, il a été décidé, pour ne pas retarder les travaux du comité sur le bill C-61, de supprimer toute allusion à cette loi et à cette région et de donner à la place au ministre le pouvoir de décider de l'emplacement du bureau principal.

En présentant cet amendement à l'étape du comité, nous avons malheureusement omis de faire un amendement corrélatif pour que l'article suivant dans la loi corresponde à l'article modifié au comité. La motion n° 9 ne fait qu'ajouter cet amendement corrélatif de manière que toutes les dispositions de la loi soient uniformes sur ce point. Je recommande cet amendement aux députés de la Chambre.

**M. Fred McCain (Carleton-Charlotte):** Monsieur l'Orateur, cet amendement présenté par le gouvernement supprime peut-être une des objections de nature technique que nous aurions pu soulever à propos du bill. Cependant, il existe toute une gamme d'objections techniques que cet amendement et d'autres également ne résolvent pas. Par exemple, j'aimerais vous signaler, à vous, aux députés et surtout au ministre, qu'avant la présentation du bill, dans une avant-première de sa politique, l'ancien ministre des Transports, actuellement ministre de l'Environnement (M. Marchand), avait promis aux premiers ministres des provinces atlantiques d'assurer la protection des industries côtières du Canada, surtout celles de la région atlantique.

Cette protection porterait naturellement sur toute une gamme de questions, entre autres le nombre de navires, le contrôle des tarifs, le maintien du service et d'une façon générale, l'assurance que les industries côtières ne seraient pas touchées par la présentation de cette mesure, soit à propos des services ou des retombées économiques.

Deuxièmement, il aurait fallu garantir que les taux concurrentiels existants seraient maintenus et qu'ils ne seraient pas compromis par les expéditeurs de marchandises par voie terrestre. Jusqu'ici ces garanties n'ont pas été données. Troisièmement, le ministre a dit que les provinces participeraient à l'établissement du règlement d'application du bill et qu'avant l'entrée en vigueur de la loi, ce règlement serait approuvé par les premiers ministres de la région de l'Atlantique. On n'a rien fait de tel.

Quatrièmement, on nous a assurés que le comité fédéral-provincial qui s'occupe des questions et des règlements en matière de transport aurait l'occasion de surveiller la situation de près dès que les conséquences commencent à se faire sentir. Jusqu'ici, on n'a pas encore donné aux provinces l'occasion de le faire en collaboration avec le gouvernement et le règlement proposé par le ministère des Transports n'a pas été accepté par les premiers ministres des provinces de l'Atlantique. Nous nous trouvons alors dans la situation où nous avons donné notre accord de principe au bill, lequel n'est pas conforme aux engagements pris par le prédécesseur du ministre des Transports actuel (M. Lang).

A ma connaissance, les premiers ministres de l'Atlantique ont demandé au ministre des Transports que ce bill ne soit pas adopté tant que ces garanties n'auront pas été données par le ministre des Transports et le gouvernement. Je crois donc que nous précipitons un peu trop les choses et

que l'amendement vient à point. Il met le doigt sur certaines anomalies et certains efforts déployés par le gouvernement pour accomplir des choses qui ne sont pas acceptables pour l'ensemble du Canada et surtout pour les provinces de l'Atlantique.

Quelles garanties nous donne-t-on? Je crois impossible que les Canadiens sachent exactement quelles seront les conséquences économiques de cette mesure si le gouvernement n'étudie pas son efficacité économique comme d'autres l'ont suggéré, ou ne fait pas une analyse des coûts-bénéfices. Dans certains cas, ne serait-il pas bon de décider s'il y a lieu d'effectuer une étude des coûts? Je n'ai pas d'objection et je suis même en faveur de l'établissement d'un code maritime et d'une marine marchande canadienne comme le propose la loi, mais comme pour tant d'autres choses qui ont été proposées par le gouvernement, ce n'est qu'un aspect de la question, ce n'est que le sommet de l'iceberg.

● (1500)

Il est pourtant grand temps que le gouvernement réponde à certaines de ces questions. On les a déjà posées en comité, mais ni le ministre ni son secrétaire parlementaire n'ont jugé bon de répondre à aucune d'entre elles. Aucun collaborateur du ministre des Transports (M. Lang) n'a non plus fourni de réponse, et, à ma connaissance, les premiers ministres des provinces de l'Atlantique n'ont pas reçu l'assurance, comme ils le demandaient, que l'on protégera la structure de l'économie des provinces maritimes et que l'on garantira d'une manière ou d'une autre, la protection ou le contrôle voulus, comme il avait été promis.

L'une des principales caractéristiques du transport, non seulement dans la région de l'Atlantique mais dans l'ensemble du Canada, c'est que nous avons la possibilité d'assurer le transport des marchandises, à la fois par voie maritime ou par voie de surface. Il en est résulté que les prix du transport de surface ont souvent été fixés en fonction des prix du transport par eau. Il existe donc une multitude d'articles qui sont transportés de Thunder Bay jusque dans la région de l'Atlantique, de la région de l'Atlantique vers Toronto, de la région de l'Atlantique vers Hamilton ou de Colombie-Britannique vers Thunder Bay ou vers la côte est, et qui sont tarifés par les chemins de fer du Canada à un taux concurrentiel à celui des sociétés de transport par eau.

Par exemple, les taux appliqués pour l'industrie forestière de la Colombie-Britannique pour le transport du bois vers l'est sont extrêmement bas par rapport aux autres tarifs pratiqués, parce que les chemins de fer estiment que ce produit pourrait être transporté de Colombie-Britannique vers l'est du Canada par voie d'eau au tarif qu'il a fixé. Toutes ces pratiques pourraient disparaître à moins que, comme on l'a déjà mentionné, le comité n'obtienne l'autorité voulue pour exercer un certain contrôle. Mais le gouvernement a jusqu'ici refusé de présenter à la Chambre ou au comité les règlements qu'il a soumis à l'approbation des premiers ministres de l'Atlantique, alors que nous croyons savoir qu'ils ont déjà fait l'objet de certaines négociations. Un communiqué exposant certaines objections a été publié au sujet de ces règlements. En voici un passage: