

Les aides à la navigation ne servent pas seulement au transport maritime, elles servent aussi aux plaisanciers. Le chenal nord du lac Huron est l'une des plus intéressantes zones de navigation de plaisance au monde. Elle se mesure aux îles Vierges britanniques et à la mer Égée. Les aides à la navigation ne sont pas seulement importantes, elles sont essentielles. Je ne sais pas qui le ministre a l'intention de facturer dans le chenal nord, mais tout ce que je sais c'est que ce sera injuste.

Nous ressentons déjà les conséquences de l'arrivée au pouvoir du gouvernement conservateur. Il a supprimé notre groupe de surveillance mobile des douanes. Il y avait auparavant un service des douanes toute l'année dans l'île Manitoulin pour l'aéroport, les havres et les ports des localités du chenal du nord, comme Blind River. Cela permettait aux gens d'appeler pour passer la douane, mais ce service a été supprimé. Maintenant, le projet de loi prévoit l'imposition de droits pour les aides à la navigation.

Le manifeste du parti conservateur en matière de transports parle de fournir des services de traversiers et de navigation pour favoriser le tourisme. Nous n'avons pas obtenu de tels services parce que le gouvernement n'a rien fait pour améliorer les ports ou les aides à la navigation dans le chenal du nord du lac Huron. Je ne dis pas cela uniquement parce que je fais partie de l'opposition. Quand le ministre des Pêches et des Océans a témoigné au comité des pêches et des forêts le printemps dernier, presque tous les députés de la région du lac Huron ont insisté pour qu'il améliore les installations des ports de plaisance parce que ceux-ci représentent une industrie de plusieurs millions de dollars. J'espère bien que le ministre va retirer la disposition visant à facturer les usagers des instruments de navigation, de même que celle concernant le dragage. Nous devons dépenser des millions de dollars pour entretenir les principaux chenaux de la rivière Sainte-Marie. Il est inconcevable que le ministre impose des droits pour le dragage de ces chenaux ou pour l'utilisation des services de brise-glace dans cette région.

La région du ministre, comme toutes les autres, a beaucoup souffert des mauvaises récoltes. Les céréaliculteurs de l'Ouest ont perdu au moins deux milliards de dollars de revenus. J'espère que le ministre n'ira pas imposer des frais supplémentaires pour les services de brise-glace et l'utilisation d'instruments de navigation dans la Voie maritime. S'il veut vraiment aider le secteur céréalier et l'agriculture de l'Ouest, il fera savoir sans tarder qu'il va retirer ces dispositions du projet de loi.

**M. Mike Cassidy (Ottawa-Centre):** Monsieur le Président, j'aimerais parler un peu de ce projet de loi, de son importance en particulier pour la province de Québec. Tout d'abord, je voudrais faire part à la Chambre d'une nouvelle plutôt inquiétante: la paralysie du canal Welland va se poursuivre pendant encore au moins une semaine, en attendant que nous sachions dans quelle mesure l'avarie va continuer de gêner la circulation. A ce qu'il semble, Canron Incorporated s'est vu confier un marché de stabilisation des murs de l'écluse. Cette opération est nécessaire pour que la vidange de l'écluse puisse se faire, et alors il sera possible de savoir combien de temps la Voie maritime devra être fermée et combien va coûter la réparation de l'avarie. L'Administration de la Voie maritime prévoit que la voie va rouvrir avant la fin de la campagne de navigation en cours, qui doit se déterminer dans huit semaines environ. Étant donné ce problème qui, bien évidemment,

### *Marine marchande—Loi*

n'avait pas été prévu le printemps dernier, il me semble que le projet gouvernemental de prendre 30 millions de dollars dans les coffres de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, et de l'obliger ainsi à venir quémander du Conseil du Trésor le montant des dépenses que pourrait exiger la réparation du canal Welland, est une politique fort imprévoyante à laquelle nous devons nous opposer.

En outre, monsieur le Président, les compagnies de navigation et les producteurs dont les denrées doivent emprunter la voie maritime, principale voie de navigation dans l'est du Canada, ont été avertis à maintes reprises que les droits de péage augmenteront de 25 à 30 p. 100 l'an prochain. Ils s'effraient quand on laisse entendre dans le projet de loi C-75 que d'autres majorations pourront être demandées depuis que le ministre a proposé que les frais d'instruments de navigation, des travaux de dragage et de brise-glace pourront être perçus entièrement des navires qui empruntent nos cours d'eau, qu'ils utilisent directement ou non ces services.

En réalité, il y a là non pas un mais deux projets de loi, monsieur le Président. Un projet de loi est extrêmement long et de nature administrative. Je ne suis pas porte-parole dans ce domaine et je n'oserais pas parler en pleine connaissance de cause de tous les aspects des règlements sur la pollution et autres questions du même genre. J'espère que des consultations ont eu lieu, même si j'ai appris avec consternation qu'il n'y en avait peut-être pas eu. A entendre le ministre, on voit bien que cette partie du projet de loi, qui renferme presque 99 p. 100 des dispositions, a été conçue pour permettre au gouvernement de répondre aux exigences de la lutte à la pollution et d'autres conventions internationales.

● (1720)

Le reste du projet de loi qui préoccupe tant notre parti concerne la récupération des coûts. En invoquant l'article 4, le gouvernement pourra récupérer les coûts des services de la garde côtière. Cette disposition m'inquiète et inquiète mon parti parce qu'elle équivaut à demander aux usagers de signer des chèques en blanc au nom du gouvernement. Certains députés conservateurs ont toujours activement défendu, pour ne pas dire ardemment défendu, le principe de la récupération des coûts. Mais l'industrie en comprend mal la portée si ce n'est qu'elle sait que la garde côtière coûte entre 130 et 180 millions de dollars par année au pays.

La répartition de ces coûts préoccupe beaucoup les expéditeurs et les industries concernées, car ils savent bien qu'elle se fera inévitablement de façon arbitraire si jamais le gouvernement en faisait une politique. Mon collègue, le député de Thunder Bay-Atikokan (M. Epp), prévoit que les droits de péage pour le transport du grain à partir de Thunder Bay doubleront si cette mesure est adoptée. Et il ne faut pas oublier que la voie maritime elle-même parle de majorer ses droits de 25 p. 100 l'an prochain. L'Administration de la voie maritime, du côté américain, s'oppose à pareil changement peut-être parce qu'elle a des fonds en réserve alors que le gouvernement s'empare de ceux que possède sa contrepartie, du côté du Canada.