

Marine marchande—Loi

Je signale au député que 26.6 millions de dollars ont été affectés aux travaux d'entretien cette année. L'année dernière, le chiffre était de 33.8 millions de dollars. Le montant a été un peu plus élevé cette année à cause des réparations importantes faites aux ponts par suite de l'accident au pont de Valleyfield et des travaux faits à certains autres ponts. En 1983-1984, les dépenses d'entretien s'élevaient à 24.1 millions de dollars. Elles étaient de 19.9 millions de dollars en 1982-1983, de 19.3 millions de dollars en 1981-1982 et de 18.6 millions de dollars en 1980-1981.

Le député a laissé entendre que les dépenses d'entretien diminuaient et que le gouvernement n'affectait pas suffisamment d'argent à cette fin. C'est faux. De fait, le montant affecté à l'entretien a augmenté chaque année. Des cadres de l'Administration de la voie maritime m'ont donné l'assurance qu'ils ont dépensé sans compter en vue de préserver l'intégrité et l'efficacité du réseau de la voie maritime. Il importe que tous les députés le sachent et s'en souviennent lorsqu'ils parlent de cette question. Une interruption de service n'est jamais souhaitable, ni pour le réseau ni pour notre pays.

Je puis assurer aux députés qu'un contrat a été accordé aujourd'hui à Canron en vue de consolider et de stabiliser le mur. M. O'Neil, président de l'Administration de la voie maritime, s'entretient actuellement avec les autres entrepreneurs généraux pour déterminer à qui les réparations vont être confiées. Il ne s'agit pas d'un mur qui s'est écroulé mais d'une rupture partielle. Tant que nous ne pourrions pas en déterminer précisément la cause, il vaudrait mieux laisser aux personnes qui sont plus compétentes que moi en la matière le soin de s'interroger à ce sujet.

Je voudrais poser une question au député. Il s'est tellement laissé absorber par ses remarques sur les droits à payer par les usagers que j'ai cru comprendre qu'à son avis, tous les services de transport, en tant que tels, devraient être fournis gratuitement. Je ne comprends pas la logique de cet argument. Dans le secteur maritime comme dans les autres modes de transport, il y a toujours recouvrement des coûts. Le député veut-il dire que nous devrions prévoir une mesure de recouvrement des coûts dans les secteurs du transport aérien, terrestre et ferroviaire et appliquer une politique de non-recouvrement dans le secteur maritime?

M. Hovdebo: Monsieur le Président, j'accepte l'explication du ministre au sujet de l'entretien puisqu'il s'y connaît manifestement mieux que moi dans ce domaine, qui relève de sa compétence. Je voudrais dire toutefois que je préférerais de loin que ces 30 millions de dollars servent à réduire les taux de la voie maritime—ou du moins à les geler pendant encore un ou deux ans—plutôt qu'à restreindre le déficit. Cet argent a été payé par les usagers et il doit leur revenir.

En ce qui concerne le principe du paiement par l'utilisateur, que préconise le gouvernement, à titre d'habitant de l'Ouest, le ministre doit reconnaître que si nous n'assurons pas une certaine uniformité des coûts du transport, nous finirons par saper la viabilité d'une partie de l'industrie dans l'Ouest. Si nous avons favorisé une certaine uniformité dans les coûts du transport d'un bout à l'autre du pays, au lieu de cette concentration...

M. Mazankowski: C'est précisément ce que nous essayons de faire.

M. Hovdebo: Si les coûts du transport étaient uniformes d'un bout à l'autre du pays, l'industrie ne serait pas concentrée dans le «triangle d'or». C'est ce que nous avons espéré. Beaucoup de pays—l'Argentine notamment—ne font pas payer pour le transport du grain. Nous pourrions peut-être nous montrer un peu plus sélectifs. Certains produits ont besoin d'aide pour soutenir la concurrence internationale, et les produits agricoles en font partie. Les chemins de fer et la Voie maritime servent principalement au transport de ces produits agricoles, la source de plus de la moitié de nos devises étrangères, ce qui est à l'avantage de l'ensemble des Canadiens. Par conséquent, il semblerait parfaitement logique d'assurer gratuitement, si nécessaire, le transport des céréales pour que les agriculteurs ne renoncent pas à leur activité et continuent à produire.

Je reconnais que l'on récupère une partie du coût depuis longtemps déjà, mais est-il nécessaire d'accroître cette proportion? Nous devrions peut-être supprimer le recouvrement des coûts pour d'autres modes de transport où ils augmentent. Il y aurait peut-être lieu d'offrir gratuitement le transport. On assurerait peut-être ainsi la survie de certaines régions du Canada qui ne pourraient pas survivre autrement, en vertu de la politique actuelle du gouvernement.

Je sais que j'exagère les possibilités en ce sens, mais je le fais pour une raison précise. Si nous voulons modifier la répartition démographique du Canada au cours des cent prochaines années de façon à ce que les extrémités en soient peuplées et puissent survivre, nous devons faire disparaître les injustices décelées dans les coûts du transport. Ces coûts ont été calculés en fonction de facteurs géographiques, et rien d'autre. Pourquoi ne chercherions-nous pas à réduire les tarifs-marchandises plutôt qu'à les augmenter? L'Île-du-Prince-Édouard pourrait réaliser des bénéfices sur la vente de ses pommes de terre si le transport ne lui en coûtait pas si cher. Pareille initiative s'impose peut-être pour assurer la viabilité de l'industrie dans bien des régions du pays.

● (1610)

M. George Baker (Gander-Twillingate): Monsieur le Président, le député d'Egmont (M. Henderson) a expliqué le but de l'article 4 et présenté une motion pour renvoyer à six mois la deuxième lecture du projet de loi. Vu son opinion de l'article 4, je pense que la motion ne devrait pas parler de deuxième lecture du tout, même dans six ans.

L'article 4 est parfaitement clair et, à mon avis, il est inutile que le ministre des Transports (M. Mazankowski) essaie d'être évasif. L'article dit clairement qu'aux fins de couvrir les frais des services de navigation fournis par la garde côtière canadienne, le gouverneur en conseil—le ministre et le cabinet—peut prendre des règlements au sujet des droits relatifs à ces services. De quels services s'agit-il? L'article parle «... notamment...» des aides à la navigation, du dragage, des services de trafic maritime, des opérations de brise-glace et des escortes de navires.