

**M. Stan J. Hovdebo (Prince-Albert):** Monsieur le Président, je voudrais parler des amendements à l'article 4 du projet de loi C-75 tendant à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois connexes.

On peut sans doute se demander en quoi le projet de loi C-75 inquiète le Nouveau parti démocratique. Les motions n<sup>os</sup> 5, 6 et 11 inscrites au nom du député de Thunder Bay—Atikokan (M. Angus) cherchent à rendre un peu plus logique un certain article. La majeure partie des dispositions de cette loi sont utiles; c'est une mesure nécessaire. Néanmoins, l'article 4 est parfaitement inutile et ces trois motions cherchent à l'améliorer.

Il y a sans doute lieu de se demander comment un député des Prairies peut s'intéresser à un projet de loi visant à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous considérons qu'il s'agit là d'une loi importante. Si le port de Halifax augmente les droits qu'il doit percevoir sur les marchandises qui y passent, les cultivateurs, les fabricants ou les producteurs de la Saskatchewan et des Prairies vont devoir payer des frais supplémentaires deux fois ou trois fois plus élevés.

Je voudrais parler ici des inquiétudes exprimées au cours de l'étape du comité dont la durée a été assez longue. Je parlerai des craintes de certains groupes tel que le Syndicat national des cultivateurs qui s'est prononcé très clairement contre l'article 4 sous sa forme actuelle et qui a préconisé certains changements. Permettez-moi de citer ses paroles:

Soucieux de réduire le déficit fédéral, le gouvernement présente un projet de loi qui revient à dire aux cultivateurs que la meilleure façon de servir les intérêts nationaux c'est d'augmenter encore les coûts de production agricole alors que les agriculteurs sont déjà dans une situation financière très précaire.

● (1700)

Il y a une quinzaine de jours, le prix initial des céréales a été annoncé à la Chambre. Ce prix a été établi en fonction du prix mondial prévu pour l'année à venir. Il a énormément baissé, ce qui place les cultivateurs de l'Ouest et de l'Ontario qui produisent du blé ou d'autres céréales dans une situation très précaire.

Cet article du projet de loi prévoit une nouvelle augmentation du coût de transport des marchandises, et surtout dans la voie maritime du Saint-Laurent. Si l'on augmente le coût de transport des marchandises, le prix que l'agriculteur touchera pour le blé va encore diminuer.

Le Syndicat national des cultivateurs ajoute ceci:

Nous considérons la voie maritime du Saint-Laurent comme un bien national qu'il faut conserver dans l'intérêt national. Il n'est pas justifié sur le plan économique d'augmenter les tarifs compte tenu de la baisse de la demande.

Il est indubitable que toute hausse des frais de transport à l'heure actuelle aggravera encore la situation des producteurs. D'autres feront faillite.

Comme je l'ai déjà dit, lorsque le principe du paiement par l'utilisateur sera instauré dans les ports ou dans un secteur du transport des marchandises, ces frais seront reportés sur le producteur primaire. Parfois, un agriculteur de la Saskatchewan voit ses coûts de production doubler ou tripler.

Outre les témoins qui ont comparu devant le comité, bien d'autres personnes ont jugé important de modifier l'article 4.

### *Marine marchande du Canada—Loi*

Certains ont écrit pour nous dire qu'il ne fallait pas le maintenir sous sa forme actuelle. Par exemple, voici ce qu'a déclaré le ministre de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan, membre d'un bon gouvernement conservateur qui veille au bien-être des agriculteurs:

Toute augmentation des frais des usagers du réseau de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs incitera les producteurs à chercher des services de transport moins chers. Par conséquent, une partie du trafic sera détournée vers le réseau de transport des États-Unis, ce qui entraînera la suppression d'emplois au Canada.

J'ai écrit dernièrement à l'honorable Don Mazankowski pour lui signaler qu'il est peu judicieux d'imposer des droits afin de couvrir les frais de la Garde côtière...

Le principe du paiement par l'utilisateur prévu dans le projet de loi à l'étude aura des conséquences catastrophiques, non seulement sur la région où les droits sont imposés en réalité, mais sur le développement économique et la survie des autres régions du pays. Il semble que le gouvernement ne se préoccupe guère des régions les plus éloignées du marché. Au lieu d'augmenter le prix du transport des produits entre les régions éloignées, comme la Saskatchewan ou le Nord, et le marché, il faut le diminuer pour rendre ces produits plus concurrentiels sur les marchés internationaux. Les transports ont une importance vitale dans notre pays. Le principe du paiement par l'utilisateur éloigne encore davantage les régions reculées. Les agriculteurs produiront moins de produits à expédier. Lorsqu'on exploite son entreprise aux limites du seuil de rentabilité, la moindre augmentation est parfois la goutte d'eau qui fait déborder le vase.

Le Conseil consultatif régional de l'Ouest sur le développement économique de l'Alberta a aussi écrit au comité pour lui dire ceci:

L'établissement d'une réglementation qui prévoit des frais additionnels pour les ports et leurs usagers ne doit pas nuire à la fréquentation des ports canadiens. Nous craignons beaucoup que l'article 4 de la loi, qui porte sur la récupération des coûts, ne nuise à la compétitivité internationale du Canada en faisant fuir la clientèle.

Le Conseil consultatif régional de l'Alberta prie donc le gouvernement de ne pas imposer de frais aux usagers des ports et des voies maritimes s'il ne veut pas les obliger à emprunter d'autres itinéraires. L'Association des producteurs de blé de l'ouest du Canada a fait la même prière:

Nous estimons que le transport commercial du grain ne devrait pas avoir à assumer le coût des services fournis à la population en général, comme la défense, la recherche et le sauvetage, et la recherche scientifique.

L'imposition de droits excessifs aux usagers de la voie maritime risque de les faire fuir le Canada et les États-Unis, ce qui aurait pour effet d'alourdir le fardeau de ceux qui ne peuvent emprunter une autre route.

Cela nous a été signalé très souvent dans les Prairies. Beaucoup d'agriculteurs de la Saskatchewan commencent à envisager d'expédier leur grain par la voie maritime du Missouri et du Mississippi. Beaucoup d'agriculteurs de Duluth, au Montana, estiment qu'au lieu d'expédier leur grain par la voie maritime du Saint-Laurent, ils devraient lui faire descendre le Mississippi, puis l'expédier par la Nouvelle-Orléans, parce que cela leur coûterait moins cher. En exigeant ces frais additionnels pour l'exploitation de la voie maritime, on risque de susciter des initiatives de ce genre.