

Marine marchande—Loi

● (1700)

J'insiste là-dessus non seulement parce que le gouvernement devra fort probablement fournir des services de brise-glace tant à la fin de l'automne qu'au début de l'hiver, mais aussi à cause de la médiocrité des récoltes. Non seulement les agriculteurs perdent leur exploitation agricole, mais ils doivent s'adresser à la sécurité sociale pour obtenir de l'aide. Nous voyons tous les soirs à la télévision des fermes qui sont vendues aux enchères et des agriculteurs qui sont expulsés de chez eux par la GRC. Voilà l'œuvre de ce gouvernement tory. En 1985-1986, le Syndicat du blé de la Saskatchewan va gagner jusqu'à 50 p. 100 de moins qu'en 1984-1985. En 1985-1986, le Syndicat du blé de l'Alberta va gagner jusqu'à 74 p. 100 de moins qu'en 1984-1985. En 1985, selon les chiffres les plus récents que Statistique Canada a publiés en juillet de cette année—et Dieu sait si les choses se sont aggravées depuis!—le revenu agricole net au Manitoba a été de 299 millions de dollars en 1985, marquant une baisse de 15 p. 100. En Saskatchewan, il a été de 693 millions de dollars, accusant une baisse de 32 p. 100. En Alberta, il a été de 437 millions, représentant une baisse de 24 p. 100. Il s'agit d'une diminution globale de 15 p. 100 dont on a fait état en juillet. La situation va probablement s'aggraver en raison du mauvais temps dont les récoltes subissent les méfaits en ce sens que beaucoup de denrées ne seront pas récoltées, alors que celles qu'on récoltera seront d'une si piètre qualité qu'on ne pourra même pas les écouler sur les marchés internationaux.

Je signale également qu'outre cette catastrophe survenue dans l'ouest du Canada, l'écluse n° 7 du canal Welland a subi d'importants dégâts. Il y a quelques jours, l'Administration de la voie maritime a annoncé qu'il faudrait trois semaines pour effectuer les travaux de réparation, et l'on parle maintenant de plus d'un mois. Quelque 32 navires sont coincés derrière cette écluse et si ce grain doit être expédié par voie ferroviaire, il en coûtera au producteur de \$10 à \$15 la tonne de plus. Ces navires sont immobilisés et ils en profitent pour mettre leur équipement en disponibilité, tandis que le gouvernement voudrait imposer de nouveaux frais d'utilisateurs pour les services des brise-glace et d'aide à la navigation. Si les gouvernements provinciaux sont en mesure de faire construire des autoroutes et de les jalonner de panneaux de signalisation et le reste, le ministère des Transports peut sûrement assurer des services d'aide à la navigation. Que se passera-t-il si le ministre refuse d'offrir des services d'aide à la navigation convenables aux écluses de Sault-Sainte-Marie? Beaucoup de gens ne se rendent pas compte que le trafic à ces écluses est plus lourd qu'aux canaux de Suez et de Panama mis ensemble. Si la garde côtière néglige d'assurer des services de navigation aux écluses de Sault-Sainte-Marie et dans la baie de Whitefish, et qu'il se produit un accident maritime, que compte faire le ministre? Haussera-t-il les épaules en soutenant que les victimes n'ont pas payé pour obtenir des services de navigation et que si elles ont fait naufrage, c'est leur problème? Les services

d'aide à la navigation sont du ressort du gouvernement fédéral et il est impensable que le gouvernement ne les assure pas. Cet article de la loi devrait être supprimé.

Il n'est pas raisonnable non plus de la part du gouvernement de faire payer ces services au secteur du transport maritime. Une des 330 promesses que les conservateurs ont faites pendant la campagne électorale consistait à améliorer les aides à la navigation pour accroître la sécurité.

M. Mazankowski: Exactement.

M. Foster: Il n'était pas question de faire payer ce service.

Des voix: Oh, oh!

M. Foster: C'est manquer de parole envers les Canadiens.

M. Mazankowski: Ce n'est pas possible. Vous n'arrivez même pas à garder votre sérieux en disant cela.

M. Foster: Quand cette promesse a été faite, il n'était pas question de faire payer ces services. Je défie tous les députés d'en face de dire qu'ils avaient parlé de faire payer ces services. Ils ont simplement dit qu'ils allaient améliorer les aides à la navigation pour accroître la sécurité. Ils n'ont pas parlé de faire payer. Ils ont également parlé d'améliorer les services de recherches et de sauvetage. Je n'ai pas entendu le ministre y faire allusion. S'il veut améliorer les services de recherches et de sauvetage, va-t-il les faire payer? La personne qui est en grand danger va-t-elle devoir payer pour être secourue? Le coût horaire pour l'exploitation d'un brise-glace s'élève à près de \$1,000. C'est très cher.

● (1710)

Parmi ses 20 promesses en matière de transport, le gouvernement s'engageait à évaluer les services de traversier de CN Marine afin de s'assurer qu'ils soient équitables et qu'ils ne fassent pas de concurrence induue aux entreprises locales, en particulier dans le secteur touristique. Si je ne m'abuse, monsieur le Président, en ce jeudi noir du 8 novembre 1984, lorsque le gouvernement a freiné l'expansion des provinces de l'Atlantique, il prévoyait augmenter les frais du transport maritime dans l'est du Canada. Non content de ces hausses annoncées en ce jeudi noir, il compte maintenant facturer les opérations de brise-glace dans les ports de l'Atlantique et même les services d'aide à la navigation. Il est inconcevable qu'on ait prévu dans ce projet de loi d'imposer des droits aussi scandaleux dans les transports maritimes au Canada.

J'espère que le ministre va retirer cet article ou du moins s'engager à ne pas percevoir de droits. Il est tout à fait possible que nous devions prolonger la saison de navigation, car il faudra probablement beaucoup plus longtemps que le ministre n'a dit pour réparer le canal Welland. Le ministre devra s'engager à ne pas faire payer les opérations de brise-glace aux navires retardés dans la voie maritime. Ce serait une injustice criante. C'est peut-être pour cela qu'il est si pressé de faire adopter cette mesure, bien que j'espère me tromper.