

Marine marchande—Loi

M. Mazankowski: Vous non plus.

M. Hovdebo: Le transport aérien est un domaine qui a traditionnellement été payé par l'État. En conséquence, il s'est développé au Canada parce que l'État a assumé ses responsabilités. Les services qui ont traditionnellement été payés par l'État dans le secteur maritime comprennent notamment les instruments de navigation, le dragage, les brise-glaces, et le service des écluses sur les canaux.

Qu'advient-il de ces services et que se passera-t-il au Canada si nous nous mettons à appliquer le principe du paiement par l'utilisateur au système de transport? Il y a lieu de nous demander quand le gouvernement peut appliquer ce principe. A quel moment son application serait-elle illogique et à qui devraient revenir les décisions de cette nature? Si le gouvernement avait appliqué au fil des ans ce principe aux services de transport, bien des régions du Canada seraient encore inaccessibles aujourd'hui. Bien des localités ne disposeraient pas d'un réseau routier ni de services ferroviaires et aériens. Beaucoup de députés à la Chambre représentent justement ces collectivités. Peu d'entreprises auraient survécu dans ces endroits si l'on avait appliqué ce principe. Il aurait été impossible de mettre en valeur les mines et l'agriculture et d'en faire des exploitations encore rentables aujourd'hui. Le Nord, en particulier, serait encore le territoire sauvage qu'il était il y a 100 ans, si le gouvernement avait décidé en 1885 de faire payer les usagers.

● (1550)

Lorsqu'il était premier ministre, mon prédécesseur de Prince-Albert, le très honorable John Diefenbaker, avait instauré un programme qui fut bien reçu dans toutes nos régions septentrionales. Son Programme des routes d'accès aux ressources était fort avisé mais, sous Pearson, l'opposition libérale s'en était moquée en disant qu'on voulait réunir les igloos par des autoroutes. Ces routes nous servent maintenant de voie d'accès pour la mise en valeur d'une grande partie du nord du Canada. Il n'y aurait pas eu de progrès semblable si le gouvernement Diefenbaker avait facturé les services aux usagers. Le nord du Canada retire encore les bénéfices de cette politique nationaliste de M. Diefenbaker. Toutefois, les conservateurs d'aujourd'hui se montrent presque hostiles au nationalisme et au développement dans leur politique. Ils préconisent le contraire de ce que soutenait le gouvernement Diefenbaker et de ce qu'il a réalisé durant son mandat.

Si l'on adopte le principe du paiement par l'utilisateur, cela équivaldra à un retour en arrière. Actuellement, l'augmentation des frais de transport imposée par les libéraux et maintenue par ce gouvernement rend l'agriculture, notamment la céréaliculture, dans certaines régions des Prairies, à peine rentable. Si ce projet de loi est adopté la voie maritime du Saint-Laurent cessera très rapidement d'être viable, elle aussi. La voie maritime a de nombreux impératifs dont le gouvernement, par le passé, a accepté la responsabilité. Si nous augmentions de beaucoup les droits de passage dans la voie maritime, l'utilisation baisserait. On le constate déjà, puisque, cette année, le volume a baissé de 27 p. 100 par rapport à l'année précédente. Une telle augmentation des droits toucherait non seulement les gens qui travaillent à la voie maritime, mais

aussi les entreprises qui en dépendent pour livrer leurs produits. Les ports canadiens deviendraient moins attrayants pour les produits d'exportation. Ajoutons cela à l'augmentation régulière des frais de transport, et l'agriculture, particulièrement la production de grains et l'élevage, devient de moins en moins viable dans bien des parties du pays. Le Canada dépend beaucoup du commerce et le transport de nos produits est tellement essentiel à la survie de nombreux secteurs que toute augmentation des frais, aussi minime soit-elle, rend les produits canadiens encore moins compétitifs sur les marchés internationaux, car un demi cent la tonne en plus ou en moins peut faire la différence entre obtenir ou perdre un contrat. La différence peut sembler minime, mais lorsqu'il y a des millions de tonnes en jeu elle est énorme dans la soumission.

Ce projet de loi, monsieur le Président, et notamment l'article 4, aura un effet qui n'a pas été bien évalué par le gouvernement. Il aura également des conséquences sociales. Si nous commençons à fermer des exploitations agricoles et des scieries, ce petit article aura un effet important dans l'ensemble du pays. Les transports ont toujours été un facteur d'unification au Canada. Les déplacements de population au Canada ont été possibles grâce à notre réseau de transport. Nous ne savons pas encore dans quelle mesure le principe du paiement par l'utilisateur influera sur la structure de base du Canada. A l'heure actuelle, il y a un semblant d'égalité entre les régions du pays pour ce qui est de leur capacité de produire des biens et de les vendre sur le marché mondial. Chaque fois qu'on augmente le coût du transport de ces biens, on réduit leur compétitivité. On réduit la viabilité d'une certaine industrie.

J'exhorte donc le gouvernement à accepter la motion en vue du renvoi à six mois du projet de loi et à bien analyser les conséquences de cette mesure, surtout de l'article 4. J'invite le gouvernement à modifier le projet de loi pour que l'industrie canadienne soit capable d'exporter le plus possible et de trouver le plus de débouchés possible à l'étranger. S'il le fait, monsieur le Président, je suis certain que la Chambre adoptera rapidement le projet de loi et permettra que ses dispositions utiles soient mises en vigueur afin de rendre la navigation plus sûre et plus efficace dans tout le Canada.

● (1600)

M. Mazankowski: Monsieur le Président, je sais que les députés sont tentés de laisser entendre que l'excédent de 30 millions de dollars au compte de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent influera d'une façon quelconque sur la qualité de l'entretien. Je tiens à mettre les choses au point parce que je pense que le dernier orateur a clairement donné cette impression. Je peux lui garantir, comme l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent me l'a assuré, qu'il n'y aura aucune diminution du point de vue de l'entretien et des services qui ont été nécessaires ces dernières années. De fait, les travaux d'entretien qui ont été jugés nécessaires et appropriés ont été effectués. Je pense que les députés doivent le savoir. Ils ne devraient pas essayer de capitaliser sur un incident malencontreux pour obtenir des avantages politiques à court terme parce que ce n'est pas dans l'intérêt de la voie maritime et ne fait rien pour rehausser sa réputation et la confiance qu'elle inspire.