

Marine marchande—Loi

M. Brisco: Monsieur le Président, je voudrais demander au député de Gander-Willington (M. Baker) s'il ne croit pas qu'il sera plus facile de répondre à ses questions et aux autres au comité et qu'il vaut mieux renvoyer ce projet de loi au comité au plus tôt?

M. Baker: Monsieur le Président, le député qui a proposé la motion est considéré, par son parti, comme le député de l'Île-du-Prince-Édouard. Il représente cette province au Parlement avec beaucoup de compétence. Dans le cas présent, il défend les intérêts des citoyens de l'Île-du-Prince-Édouard et veille à ce que le gouvernement n'impose pas de frais aux producteurs de pommes de terre et aux autres producteurs du secteur primaire.

M. Stan J. Hovdebo (Prince-Albert): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends la parole au sujet de la Loi sur la marine marchande ou plutôt sur la motion de renvoi. On pourrait penser qu'une personne originaire du centre des Prairies ne connaît pas grand-chose ou ne s'intéresse pas beaucoup au transport maritime et à la Loi sur la marine marchande.

M. Mazankowski: Sans doute beaucoup plus que ceux que nous avons entendus.

● (1540)

M. Hovdebo: Le transport des marchandises est une question à laquelle tous les Canadiens doivent s'intéresser. Le Canada dépend du commerce, même trop aux dires de certains. Nous devons faire en sorte que la réglementation qui régit le transport des marchandises ne constitue pas une charge trop lourde au risque d'obliger des organisations telles que les compagnies de transport à payer plus et donc, de les dissuader d'utiliser les installations disponibles. Il semble pourtant que ce soit précisément l'effet de cette mesure. Cette dernière réduit les possibilités d'utilisation des installations. Les dispositions du projet de loi sont nécessaires pour la plupart. Cette mesure établit une réglementation qui améliorera la sécurité et favorisera l'utilisation des installations. Il y a toutefois une exception. Je veux parler de la clause concernant le recouvrement des frais et que j'aborderai plus tard.

Pour le moment, je voudrais parler des responsabilités du gouvernement dans ce domaine. Premièrement, il doit garder les voies de navigation ouvertes afin que les navires canadiens ou étrangers puissent les emprunter. La voie maritime du Saint-Laurent est inutilisable pour le moment à cause de l'effondrement d'une partie des murs du canal Welland, ce qui bloque l'écluse 7. Il pourrait s'agir d'un simple accident. Toutefois, il vaut la peine d'examiner les raisons pour lesquelles le canal Welland a été fermé. La fermeture du canal coûte environ 20 millions de dollars par jour aux compagnies de navigation. A qui la faute si le canal Welland n'est pas ouvert? De toute évidence, ces frais de 20 millions de dollars par jour seront payés, sous une forme ou sous une autre, par les usagers du canal. Dans le cas présent, les céréaliculteurs qui expédient du grain par cette voie paieront une bonne partie des frais.

Depuis des années le gouvernement perçoit une redevance pour l'utilisation du canal Welland et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Dans le cas de la Voie maritime du Saint-Laurent, il a mis de côté 30 millions de dollars ou plus qui doivent servir à l'entretien de la voie maritime. Il en a été de même pour le canal Welland. Cela signifie que le ministère des Transports admet la nécessité d'avoir de l'argent pour assurer

l'entretien. Par conséquent, le ministère doit assumer une partie de la responsabilité de la fermeture parce qu'il n'a pas effectué l'entretien qui aurait peut-être permis de l'éviter.

Interrogé l'autre jour par l'un de mes collègues, le ministre des Transports (M. Mazankowski) n'a pas répondu de façon satisfaisante, c'est-à-dire qu'il n'a pas annoncé que le gouvernement était prêt à utiliser l'argent disponible pour assurer l'entretien. Il ne va pas se servir de ces 30 millions de dollars qu'il a prélevés sur l'utilisation de la voie maritime pour effectuer un entretien qui permettrait d'éviter des fermetures comme celles qui ont eu lieu dans le passé. C'est là la question clé de ce projet de loi, question abordée à l'article 4. Le reste du projet de loi établit des règlements acceptables pour la marine marchande, et consiste en une série de textes nécessaires qui devraient exister depuis un certain temps déjà, si je comprends bien mes collègues qui en savent plus long que moi sur la question. L'article 4 est une mesure habilitante autorisant le ministère des Transports à se faire rembourser des frais qui étaient dans le passé considérés comme relevant de la responsabilité nationale.

C'est ce principe de faire payer les utilisateurs que nous contestons dans l'opposition. Quand un service devient la responsabilité de l'utilisateur et cesse d'être la responsabilité de la nation, il faut commencer à se demander comment au juste il va être payé et qui va le payer. Il faut que le gouvernement et le Parlement se penchent de près sur ce principe consistant à faire payer les utilisateurs parce que son application risque d'avoir des répercussions très graves sur la viabilité de nombreuses industries canadiennes. Si l'on applique ce principe à tous les services actuellement assurés en partie ou en totalité par le gouvernement, quelles vont être les conséquences sur les services dont bénéficient les Canadiens? Et ici je ne parle pas seulement de transport. Le principe du paiement par l'utilisateur peut s'appliquer à toutes sortes de services. Par exemple, quel genre de services aurions-nous si le principe du paiement par l'utilisateur était appliqué aux soins médicaux? Les malades devraient-ils être les seuls à payer pour les soins médicaux ou devrions-nous tous nous préoccuper de la santé des Canadiens? Qu'en est-il de l'hygiène? Est-ce que les services d'adduction d'eau et les réseaux d'égout devraient être payés seulement par ceux qui en ont besoin? Est-ce que ces services devraient être la responsabilité de tous? Et les routes et les communications? Ce sont là des services dont la prestation constitue une responsabilité nationale au Canada et auxquels on n'a pas appliqué le principe du paiement par l'utilisateur.

Le transport a toujours été un domaine où le gouvernement a fourni l'infrastructure et dont l'utilisation a été totalement ou partiellement gratuite. Les routes sont en général payées au moyen des impôts. Les panonceaux, signaux d'intersection et feux de circulation sont habituellement payés par les municipalités dans lesquels ils se trouvent. Dans quelques cas seulement, on a recours au péage pour absorber une partie des frais. Les chemins de fer ont été essentiellement payés et mis en service par l'État. Le transport des marchandises a presque toujours été—et est encore dans une certaine mesure—subventionné par l'État. Nous continuons à compter sur ce genre de structures même si le gouvernement n'a pas encore laissé entendre qu'il reviendra au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, qu'il a contribué à supprimer.