

*Marine marchande du Canada—Loi*

Le *Council of Forest Industries* de la Colombie-Britannique représente l'industrie numéro un de la province. Cette industrie vient d'être frappée très durement par un droit compensateur de 35 p. 100 imposé sur les bardeaux de cèdre. Cette industrie est maintenant sur les genoux, dans l'attente du second coup résultant de la décision unanime rendue hier par la Commission américaine sur le commerce international qui a jugé que les exportations canadiennes de bois d'oeuvre aux États-Unis causaient du tort à l'industrie américaine. Cette industrie est sur les genoux, attendant qu'on l'achève.

Voici ce que cette industrie a déclaré à propos du projet de loi et de cet article: «Nous exhortons le comité à considérer la position concurrentielle des exportations et la position du port. Nous pouvons faire nos frais, mais sachez que nous pouvons aussi faire faillite».

Voilà ce que dit le *Council of Forest Industries* de la Colombie-Britannique à propos de cette mesure draconienne.

Tout à l'heure, j'ai invité la Chambre à imaginer le pêcheur à la pointe du Cap Saint-Georges, assis sur ses cages à homards, l'administrateur confiné dans sa tour d'ivoire de la société Iron Ore du Canada, le représentant du secteur forestier de la Colombie-Britannique en train de contempler l'île de Vancouver, et les agriculteurs: tous disent la même chose au sujet de ce projet de loi. Pourtant, même le Syndicat international des marins, tout comme les dirigeants, du côté de l'employeur comme de l'employé, disent la même chose de ce projet de loi. Le gouvernement est parvenu à mettre d'accord tous les producteurs du secteur primaire, de même que le patronat et les syndicats, dans leur opposition à ce projet de loi. C'est une impressionnante réalisation, à mon avis, que d'avoir réuni tout le monde contre ce projet de loi sans que personne ne soit pour.

Le Syndicat international des marins déclare: «Nous ne pouvons pas accepter le recouvrement intégral des frais si nous voulons que notre secteur maritime survive. Le Canada et les États-Unis sont les deux seuls pays maritimes du monde qui ne subventionnent pas d'une façon ou d'une autre leur marine marchande». Il y a lieu de réfléchir au fait que ni le Canada ni les États-Unis ne subventionnent leur marine marchande respective. En dépit de toute la difficulté que notre secteur éprouve à concurrencer les autres pays du monde qui fournissent des subventions, le gouvernement choisit pour sa part de lui imposer de nouveaux frais.

Le Syndicat international des marins ajoute: «Évidemment, nous allons perdre des emplois. Pour certaines marchandises, les compagnies des lacs ne soutiendront tout simplement pas la concurrence. Ou bien elles vont se retirer des affaires, ou bien elles vont naviguer sous pavillon étranger, auquel cas nous allons perdre des emplois chez nous. Par conséquent, nous n'aurons pas ces cargaisons. Ce projet de loi nuira énormément à nos affaires». Ces travailleurs s'inquiètent de l'acheminement du fret le long de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le gouvernement du Canada a constitué un sous-comité de cinq membres du comité permanent des transports pour étudier la situation, la rentabilité et l'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent. Le gouvernement a décidé de demander à un sous-comité d'étudier la Voie maritime parce qu'il s'est rendu compte que le trafic maritime dans la Voie maritime décroît chaque année au profit du réseau du Mississipi, ce qui

entraîne une perte d'emplois pour le Canada. Qui plus est, la réputation internationale de la Voie maritime du Saint-Laurent a souffert du fait que certaines parois du canal se sont effondrées et que des navires ont été immobilisés à cause des glaces. Le gouvernement a donc chargé un sous-comité d'étudier la Voie maritime du Saint-Laurent.

Cependant, ce qui est incroyable, c'est qu'au moment même où le gouvernement met sur pied un sous-comité chargé de déterminer pourquoi la voie maritime connaît de telles difficultés et ce qui peut être fait pour la rendre moins coûteuse, il ajoute l'article 4 au projet de loi C-75 qui, de l'avis de tous les témoins, est plus susceptible de donner le coup de grâce à la voie maritime que d'avoir tout autre effet.

Ce n'est qu'hier que le sous-comité a tenu sa première séance à Thunder Bay, soit deux semaines après la présentation du projet de loi. Lors de ses audiences, il a entendu Tony Kaplanis, de Thunder Bay, coordonnateur de l'Office de transport du grain de l'Ouest; Jack Masters, de Thunder Bay; Jim Foulds, député provincial; Doug Scott, de la chambre de commerce de Thunder Bay; M. Doherty, de N.M. Patterson & Sons Ltd.; Jerry Cook de la Commission portuaire de Thunder Bay; et d'autres.

La grande majorité des témoins qui ont comparu pas plus tard qu'hier ont déclaré que l'article 4 du projet de loi C-75 était leur principal sujet d'inquiétude. Ils ont déclaré au sous-comité créé par le gouvernement pour déterminer comment mettre un frein à la diminution du trafic dans la voie maritime, que la première mesure à prendre était le retrait de l'article 4 et du projet de loi C-75 qui en est maintenant à l'étape de l'approbation en troisième lecture au Parlement.

Bien que ces doléances aient été exprimées hier même à Thunder Bay, le gouvernement a l'intention de faire approuver le projet de loi en troisième lecture. Je dois signaler que le député de Thunder Bay—Nipigon (M. Epp) assistait lui aussi à la conférence. On m'a dit qu'il s'était joint aux opposants de l'article 4 du projet de loi C-75. Il me semble que lorsque la main gauche ne sait pas ce que fait la main droite, il est préférable de retourner à sa table de travail pour refaire ses calculs. Nous sommes de toute évidence devant le phénomène de la main gauche qui ignore ce que fait la main droite. D'un côté, le ministre des Transports dépense des dizaines de milliers de dollars provenant des fonds publics pour envoyer des députés parcourir le pays et enquêter sur l'état actuel de la voie maritime du Saint-Laurent. Le gouvernement se dit préoccupé, déclare qu'il veut rétablir la viabilité économique de cette voie maritime, mais d'un autre côté, il va de l'avant cet après-midi avec un projet de loi qui saborde la voie maritime du Saint-Laurent, et les députés d'en face sont disposés à l'adopter, prêts à le laisser passer sans broncher. Nous avons rarement été saisis d'une mesure aussi confuse.

● (1440)

Hier, lors des audiences du port de Thunder Bay que tenait le sous-comité des Grands lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent, la Commission du port de Thunder Bay a déclaré qu'il fallait reconnaître la voie maritime comme voie d'accès maritime internationale au Canada, en concurrence et sur un pied d'égalité avec les autres côtes du Canada et par conséquent considérer simultanément et globalement tous les frais d'exploitation de cette voie maritime afin de répartir de façon