La motion n° 11 prévoit que l'article n'entrera pas en vigueur avant le 1^{er} janvier 1988. A mon avis, cela démontre avec quel soin le député de Thunder Bay—Atikokan a réfléchi aux amendements. Il ne cherche pas à établir une procédure permettant d'accabler immédiatement le gouvernement de doléances. Ainsi, il y aurait une période d'adaptation au cours de laquelle les usagers, les exportateurs et le gouvernement lui-même auraient l'occasion d'examiner l'expérience, voire même seraient contraints de le faire s'ils veulent comparaître devant le comité parlementaire et faire valoir rationnellement les changements qu'ils proposent.

Il est utile d'examiner les objections émises à l'égard du projet de loi C-75 et surtout de l'article 4. Nous savons, bien entendu, que tous les plaisanciers canadiens ont exprimé leurs inquiétudes quant à l'application possible de l'article 4, soit par l'entremise de l'Association pour la navigation de plaisance au Canada, qui les représente, soit dans les mémoires qu'ils ont remis à titre personnel. Tout le principe du gouvernement par la loi et non par les hommes vise à protéger le citoyen contre l'exercice arbitraire du pouvoir. Je crains qu'en formulant ainsi l'article 4, le gouvernement autorise, et même encourage, l'exercice de pouvoirs arbitraires à l'égard des plaisanciers canadiens, même si après tout, la navigation de plaisance n'est pas une activité capitale.

Voici ce qu'a déclaré l'Association des armateurs de Saint-Laurent au sujet du projet de loi:

... à notre avis, nous ne devrions pas signer un chèque en blanc au gouvernement, ce qui lui permettrait d'instaurer un système de droits dont nous ne savons rien pour le moment.

Je rappelle aux députés le titre du document de discussion publié récemment par le ministère des Affaires extérieures. L'un des mots clés en était la «compétitivité». C'est un aspect que l'on a généralement oublié en rédigeant le projet de loi C-75. En accordant au gouvernement le pouvoir de prélever des taxes illimitées, si ce n'est par le montant total—mais comme on l'a signalé, on peut le calculer de bien des façons—le gouvernement a mis les usagers des itinéraires de transport maritime dans une situation délicate qui risque de nuire de façon catastrophique à leur position concurrentielle.

Le Syndicat international des marins a déclaré ceci:

Nous ne pouvons pas espérer rentrer dans tous nos frais si nous voulons que le secteur maritime canadien survive... Dans le transport de certaines marchandises, les sociétés de transport sur les lacs ne pourront tout bonnement pas être concurrentielles... Par conséquent, nous ne ferons pas le transport de ces marchandises.

Voici ce que les sociétés Algoma Steel, Stelco et Dofasco avaient à dire:

... ce qui nous intéresse le plus, c'est de nous accommoder de la voie maritime, dont nous dépendons, et de sa compétitivité réduite.

Elles ont aussi signalé l'excédent continu de leur produit, l'acier, sur le marché international à l'heure actuelle.

D'après l'Association internationale des ports des Grands Lacs:

Marine marchande du Canada—Loi

La Voie maritime du Saint-Laurent est un atout et pour le Canada et pour les États-Unis. Pour la première fois de son histoire, chacun des deux pays prend des mesures unilatérales touchant la voie maritime...

C'est là un avertissement dont la Chambre devrait prendre bonne note.

L'Association Dominion Marine a déclaré:

... cela pourrait contribuer à hausser de \$1.65 la tonne par rapport à l'an dernier les frais de transport par la voie maritime. Étant donné que le trafic avait déjà baissé de 20 p. 100 comparativement à 1984, cette hausse risque d'avoir un impact considérable sur le trafic futur.

Beaucoup d'autres organismes avaient quelque chose à dire au sujet du projet de loi, y compris la Chambre de commerce de Montréal, le Board of Trade de Montréal, la Canada Steamships Ltd., le Conseil canadien des transporteurs, l'Inuit Tapirisat of Canada et l'Office de commercialisation des pommes de terre de l'île du Prince-Édouard. Si l'on en juge par le nombre de témoignages entendus par le comité, le gouvernement est manifestement en train d'établir une mesure qui risque de lui poser des problèmes longtemps, de nuire à la compétitivité du Canada sur le plan international et d'influencer en général dans le mauvais sens les décisions éventuelles des transporteurs.

Mon collègue, le député de Skeena (M. Fulton) a dit que le projet de Loi était un cheval de Troie. Il a dit que les propriétaires et armateurs de navires ne savent pas combien cela va coûter. À mon avis, cela viole un principe fondamental de justice et d'équité. Cela viole également un principe commercial tout à fait normal voulant que lorsqu'on achète ou commande un bien ou un service, on se fonde sur certaines hypothèses et sur une connaissance au moins très approximative du prix. Cette connaissance approximative va maintenant disparaître, parce que les usagers devront subir tout prélèvement que le gouvernement décidera d'exiger, et il n'y a à peu près rien de prévu pour la modulation de ces prélèvements en fonction de ce que le marché peut payer.

J'invite encore une fois mes collègues d'en face à nous dire ce qui ne va pas dans ces amendements qu'ils vont rejeter. Je pense qu'il s'agit là de changements raisonnables, qui consacraient dans le projet de loi un certain nombre de principes-clés, tant commerciaux que moraux, qui brillent par leur absence en ce moment.

[Français]

L'hon. André Ouellet (Papineau): Monsieur le Président, je voudrais intervenir cet après-midi dans l'étude du projet de loi C-75 pour déclarer que le parti libéral, l'Opposition officielle à la Chambre, déplore la décision du gouvernement de maintenir l'article 4 du projet de loi C-75.

Evidemment, mon collègue qui a parlé précédemment a présenté un amendement pour que cet article disparaisse. Malheureusement, non seulement cet amendement a été battu en comité, mais il a même été rejeté à la Chambre pour une question de procédure par le Président.