

*Marine marchande du Canada—Loi*

à faire face aux conséquences de la perte du soutien de famille. Lorsqu'ils ont témoigné devant la Commission royale, ses représentants ont recommandé au gouvernement fédéral de prévoir lors de la prochaine révision de la Loi sur la marine marchande du Canada le contrôle et la réglementation des plate-formes de forage en mer. Le gouvernement n'a également pas tenu compte de cette recommandation.

Dans le cadre de mes observations concernant la Voie maritime du Saint-Laurent, je vous ai donné une idée des organismes opposés à l'article 4, tendant à faire payer les utilisateurs. C'est un article guillotine. Il va détruire la Voie maritime du Saint-Laurent et sera catastrophique pour la Chambre de commerce et le port de Montréal ainsi que pour les pêcheurs et les producteurs de pommes de terre. Il sera catastrophique également pour les travailleurs forestiers et l'Association des mines de métaux du Québec. J'ai constaté que les Canadiens moyens, humbles ou puissants, sont contre cette mesure législative.

• (1550)

J'ai mentionné aussi que je trouvais bizarre qu'un gouvernement qui prétend pouvoir négocier un accord de libre-échange avec les États-Unis décide d'agir unilatéralement et d'imposer des frais d'utilisation sur la voie maritime, qui est administrée conjointement par le gouvernement du Canada et une commission nommée par les États-Unis.

Je disais alors que certains, notamment des représentants et des sénateurs américains, avaient écrit au premier ministre du Canada pour lui faire remarquer qu'il y avait 30 ans que la voie maritime était administrée conjointement, trente années pendant lesquelles on avait toujours pu s'entendre à propos des nouveaux règlements ou des nouveaux droits susceptibles de perturber l'administration, l'accord mixte, la solidarité, l'harmonie, les excellentes relations qui existaient entre les gouvernements américain et canadien et que c'était la première fois que le Canada avait agi unilatéralement. Pour la première fois nos partenaires américains sont dans la position embarrassante de devoir court-circuiter le ministre des Transports, court-circuiter les bons offices de l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent, court-circuiter les bons offices de l'ambassadeur du Canada, et écrire directement au premier ministre du Canada pour lui demander ce qui se passe. Il faut être deux pour gérer la voie maritime et cette décision unilatérale du gouvernement, à l'article 4, détruira la nature commune du plan de gestion qui existait.

Il y a 24 jours à peine, j'ai reçu à mon bureau une copie d'une lettre écrite par M. Donald Rothwell, président de la *Great Lakes Waterways Development Association* au chef de l'Opposition officielle (M. Turner); il lui demandait de se mettre en rapport avec ses collègues le député de Papineau (M. Ouellet) et le député de Humber—Port-au-Port—Sainte-Barbe pour essayer à nouveau de voir ce que le gouvernement du Canada trame dans les derniers jours du Parlement, quelles mesures il essaie de faire passer sous le nez des parlementaires et sur le dos des sociétés de transport maritime.

C'est une très bonne lettre qu'il a écrite au chef de l'Opposition officielle, car elle contenait des documents très intéressants. Tout en expliquant qu'il s'opposait au projet de loi C-75, M. Rothwell a fourni au chef de l'Opposition des lettres très

intéressantes, notamment une lettre envoyée au premier ministre par *ULS International Inc.*, de Toronto, en Ontario. La lettre est adressée au premier ministre du Canada, et elle a manifestement été rédigée par une personne qui le connaît bien, parce qu'elle commence par «Cher Brian». Elle dit ceci: «Je tiens à attirer ton attention sur le fait que l'article 4 du projet de loi C-75 nous préoccupe. Sous sa forme actuelle, le pouvoir qu'il confère au gouvernement actuel et à ses successeurs est pratiquement sans limite. En conséquence, il constitue une menace presque illimitée d'effondrement économique pour les Grands Lacs et le St-Laurent.

Voici la suite: «Je sais qu'il est inutile de citer les statistiques récentes pour prouver que l'utilisation pour le transport du grain et du minerai d'acier était en chute libre l'année dernière, après une tendance à la baisse qui s'était amorcée en 1975».

Voici ce qu'il dit à ce «Cher Brian»: «L'article 4 doit être révisé à fond avant d'être prêt à être adopté avec le projet de loi».

Nous connaissons tous, je crois, le «Cher Brian» auquel cette lettre s'adressait, le premier ministre qui a promis de réexaminer l'article 4 peu de temps après avoir reçu cette lettre et peu après une réunion avec le premier ministre du Québec. Nous savons tous ce qui s'est passé. Sa promesse de réexaminer cet article est comme beaucoup de ses promesses, comme la neige qui fond au soleil du printemps; on se retourne et elle est partie. Le projet de loi C-75 est toujours à l'étude, malgré ses terribles conséquences.

Il y a une autre lettre qui intéresserait beaucoup les députés, je le sais. C'est une lettre plus officielle, plus froide.

**M. Boudria:** Monsieur le Président, il y a quelques instants, je dirais deux ou trois minutes, le député a parlé de Crosbie extracôtier. Je me demande s'il pourrait dire à la Chambre s'il s'agit là du Crosbie extracôtier de . . .

**M. le vice-président:** Ce n'est pas un rappel au Règlement.

**M. Tobin:** Oui, à cette question qui n'était pas un rappel au Règlement, donc que je n'ai pas entendue, il s'agit de la même famille qui est représentée à la Chambre par un certain député de Saint-Jean-Ouest. Il existe une deuxième lettre au premier ministre. La première lettre commençait par «Cher Brian», chaleureuse, amicale, sûre d'attirer l'attention. Celle-ci commence par «Cher premier ministre», non pas «Cher Brian». Elle vient de la Commission des Grands Lacs, de Ann Arbor, au Michigan. Au cas où des députés ne le sauraient pas, la Commission des Grands Lacs est l'équivalent de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. La Commission des Grands Lacs est l'institution américaine qui fait le même travail que l'Administration et qui collabore étroitement avec elle pour administrer la Voie maritime du Saint-Laurent. Je cite la lettre: «La Commission des Grands Lacs est profondément inquiète à cause du projet de loi C-75 en vertu duquel on autoriserait le recouvrement des frais des services de la garde côtière canadienne. La Commission comprend que le Canada a besoin de revenus additionnels. La Commission accepte le fait que, à cette fin, le Canada ait décidé d'imposer des frais aux usagers. Toutefois, étant la seule agence coordonnatrice établie par les États et approuvée par le Congrès pour défendre les intérêts des huit États des Grands Lacs en ce qui a trait aux