

uniforme de port à port et de côte à côte les droits fédéraux, qu'ils soient imposés par une législation fédérale, comme c'est le cas avec l'article 4 du projet de loi C-75, ou imposés par une société d'État, par exemple les péages de l'autorité de la voie maritime.

Évidemment, le mémoire souligne que si l'on se contente d'insérer l'article 4 dans le projet de loi C-75 et de l'adopter sans consultation préalable, il n'est pas certain que l'on évitera des répercussions négatives pour les expéditeurs des Grands lacs et en fait les gens qui utilisent le port de Thunder Bay.

Le mémoire souligne ensuite le fait que la voie maritime traverse une crise qui pourrait lui être fatale et que les droits imposés et régis par le gouvernement en font maintenant la voie maritime la plus coûteuse de toute l'Amérique du Nord; il s'agit naturellement des droits en vigueur avant même l'adoption du projet de loi C-75 et de l'article 4. Les droits futurs envisagés par les programmes prévus de récupération des coûts risquent d'être fatals à la voie maritime du Saint-Laurent, et même, par extrapolation, fatals à la situation qu'occupe actuellement le port de Montréal. C'est pourquoi l'une des préoccupations majeures du sommet économique de Montréal qui s'est tenu la semaine dernière, ainsi d'ailleurs que de la réunion des constructeurs de navires qui s'est tenue à Sept-Îles, a été le projet de loi C-75 et les répercussions néfastes de l'article 4 sur l'industrie maritime.

Je crois également qu'hier, la société N. N. Patterson and Son Limited a témoigné devant le sous-comité sur la voie maritime du Saint-Laurent à qui elle a déclaré ceci: «Les choses semblent vouloir aller de mal en pis pour la voie maritime du Saint-Laurent, mais ce qui nous préoccupe surtout c'est l'article 4 du projet de loi C-75 qui permet de recouvrer les frais d'intervention de la garde côtière, et qui risque d'avoir des conséquences désastreuses pour la marine marchande non seulement sur les Grands Lacs, mais également à Thunder Bay, ce qui nous inquiète particulièrement.

D'autres ont peut-être adopté une position modérée au sujet de ce projet de loi, mais nous tenons à dire que nous nous opposons catégoriquement à l'imposition de droits d'utilisation pour les services de garde côtière et que nous exhortons le gouvernement à supprimer l'article 4. A notre avis, ce n'est pas tant une question d'obligation qu'une question d'équité». Les députés devraient réfléchir de nouveau au sens du mot «équité». Sans doute sont-ils ici depuis trop longtemps. Ils ont oublié le principe fondamental de l'équité. La société en question a ajouté: «Non seulement c'est une question d'équité, mais d'autre part, notre infrastructure nous coûte déjà de plus en plus cher et ces frais supplémentaires compromettent notre compétitivité. De nombreuses entreprises de notre secteur estiment que nous sommes déjà du mauvais côté de la barrière».

Voilà ce que les entreprises qui emploient les Canadiens, qui sont les moteurs de la croissance économique, qui créent les nouveaux emplois dont le premier ministre (M. Mulroney) parle si volontiers, voilà ce que les entreprises du secteur privé, les gens qui innovent et prennent des risques, pensent de cette

mesure. Ces gens qui ne sont ni des sociétés d'État, ni des autorités gouvernementales, ni des associations, mais des personnes prêtes à soutenir la concurrence dans des conditions équitables disent que cette loi va les acculer à la faillite et détruire une industrie dont l'équilibre est très précaire. Néanmoins, dès que je vais me rasseoir, les députés d'en face s'empresseront d'adopter ce projet de loi avec toutes les conséquences négatives que cela représente pour les citoyens et surtout les producteurs de matières premières et la marine marchande.

Algoma Steel, *Stelco* et *Dofasco* ont également témoigné devant le comité pour s'opposer à l'article 4 du projet de loi C-75. La Société canadienne des ports a souligné que le nouvel article 4 risque fort de nuire aux ports du Canada. L'Association internationale des ports des Grands Lacs s'oppose à l'article 4. Elle estime que les frais imposés vont dégrader la situation déjà précaire.

C'est absolument sidérant. Les Canadiens doivent être abasourdis de voir que je peux énumérer tous les aspects de l'industrie maritime, tous les utilisateurs possibles et tous les producteurs primaires du Canada et de savoir que tous ces gens sont venus plaider leur cause devant le gouvernement du Canada et que, malgré tous les avis qui ont été exprimés à ce sujet, le projet de loi C-75 est encore à l'étude à la Chambre. Cela rend les Canadiens un peu méfiants et peu disposés à accepter sans sourciller la vision d'un jour nouveau pour le Canada que le premier ministre nous avait fait miroiter devant les yeux pendant l'été de 1984. Cela sème le doute dans l'esprit des Canadiens au sujet de la belle promesse des conservateurs à propos d'une nouvelle ère de consultation et de collaboration avec les Canadiens. Cela les fait considérer avec un petit peu de cynisme certaines des déclarations du premier ministre quant à la nature du gouvernement qu'il dirigerait au Canada.

Il y a des députés ministériels du Québec à la Chambre, et même certains ministres, qui ont assisté au sommet économique de Montréal la semaine dernière. Ceux-ci ne seront pas étonnés d'apprendre que, quand la Chambre de commerce de Montréal a témoigné au comité, elle a dit exactement la même chose que la semaine dernière au sommet économique, soit: «Débarrassez-vous de l'article 4. Si c'est impossible, débarrassez-vous du projet de loi C-75.» Néanmoins, quand elle a témoigné au comité . . .

M. Forrestall: Avez-vous l'intention de nous le donner aujourd'hui? Pourquoi ne pas nous le dire?

M. Tobin: Vous dire quoi, mon ami?

M. Forrestall: Allez-vous nous le donner aujourd'hui ou voulez-vous continuer de parler jusqu'à 17 heures?

M. Tobin: La Chambre de commerce de Montréal disait qu'il n'y avait eu aucune consultation avec les compagnies maritimes ou le monde des affaires relativement à l'article 4 du projet de loi C-75 pour évaluer les conséquences économiques et autres de la mesure. Il est étonnant de voir qu'il y a eu de longues consultations avec l'industrie sur tous les autres aspects du projet de loi, mais pas sur l'article 4.