

*Marine marchande du Canada—Loi*

Je dois dire que si nous ne pouvons faire disparaître l'article 4 du projet de loi C-75, à tout le moins, nous ne serions pas opposés aux amendements présentés par notre collègue... l'amendement que nous étudions présentement.

Mais pourquoi accepterions-nous cet amendement même s'il n'est pas aussi bon que nous aimerions le voir? C'est qu'il vaut mieux avoir un peu que rien du tout, parce que, en réalité, ce que l'article 4 du projet de loi donne au gouvernement c'est un pouvoir absolu que nous trouvons, à ce moment-ci, grotesque et inacceptable.

Le ministre des Transports (M. Mazankowski) a profité d'un projet de loi qui modifie la Loi sur la marine marchande du Canada, qui modifie la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, qui modifie la Loi sur le Code maritime et également qui modifie la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz. Voilà toute une série de mesures non controversées, toute une série de mesures acceptables et louables qui auraient pu faire l'objet d'un débat très rapide à la Chambre et auraient pu obtenir l'unanimité de tous les députés des deux côtés de la Chambre.

Mais le gouvernement a profité de cette loi C-75 pour y «coller» un pouvoir que je qualifie d'absolument inacceptable, qui est celui d'imposer un programme de recouvrement de fonds pour les services maritimes offerts par la garde côtière canadienne.

C'est ce fameux article 4 du projet de Loi C-75 qui est si inacceptable et si répréhensible que nous dénonçons et pour lequel nous pouvons comprendre pourquoi le gouvernement n'a pas accepté les représentations qui lui ont été faites à cet égard.

Mon préopinant a énuméré toute une série d'associations et d'organismes qui se plaignent de cet article 4 du projet de loi et qui demandaient au gouvernement de ne pas aller de l'avant avec cette partie du projet de loi.

Pourquoi sommes-nous du même avis que tous ceux qui sont venus témoigner devant le comité et qui se sont opposés à cette partie du projet de loi? C'est parce que le pourcentage du recouvrement, le montant du tarif imposé, la façon dont les frais seront collectés et, en définitive, qui doit payer la note, sont tout laissés à la discrétion entière du gouverneur en conseil, bien sûr du ministre des Transports, mais aussi de ses collègues le ministre des Finances (M. Wilson) et le président du Conseil du Trésor (M. de Cotret) qui, on le sait, ont la phobie de vouloir trouver de nouvelles sources de revenus pour diminuer le déficit du gouvernement.

Or, si certains peuvent avoir confiance au ministre des Transports, pas beaucoup de gens parmi ceux qui sont venus témoigner devant le Comité des transports et le comité qui a étudié le projet de loi C-75 ont confiance dans le ministre des Finances et dans le président du Conseil du Trésor à cet égard.

Cependant, nous ne pouvons accepter qu'on laisse l'évaluation de ces coûts à l'entière discrétion du Conseil des ministres. On a, en fait, ce que le ministre des Transports a fait en présentant ce projet de loi, c'est de demander au Comité de voter pour l'acceptation des principes des frais aux usagers et de lui donner à lui et à ses collègues du Cabinet carte blanche pour faire ce qu'ils veulent.

Or, les services de la garde côtière dont il est question ici sont l'aide à la navigation, le dragage, la régulation du trafic

maritime, les opérations des brise-glaces, l'escorte de navires et le sondage des fonds. Parce que le projet de loi ne définit pas d'une façon précise les périmètres à couvrir, une multitude d'autres services qui sont, dans le moment, impossible à prévoir pourraient également être touchés et devenir une surcharge pour les gens qui sont dans le domaine maritime et qui sont aux prises présentement, à cause de la situation économique, avec des difficultés considérables.

Si l'on s'en tient à une interprétation rigoureuse de l'article 4, les frais aux usagers ne s'appliqueraient qu'aux services de navigation et non pas forcément à l'ensemble du programme du transport maritime. Or, il est intéressant de remarquer, monsieur le Président, que les dépenses totales du programme du transport maritime en 1985-1986 s'établissaient à 824 millions de dollars. Le remboursement exigé présentement pour ces mêmes services de la garde côtière représente quelque 3 p. 100 des dépenses totales ou environ 24.7 millions de dollars.

Lorsque le ministre est venu comparaître devant le Comité, il a voulu rassurer les membres présents en disant que son ministère ne visait qu'un recouvrement de 7 p. 100 des dépenses, soit 4 p. 100 de plus que le taux actuel de récupération. Il ajoutait que cela représenterait environ une augmentation de revenu de quelque 20 millions de dollars.

• (1530)

Ce qui m'inquiète, monsieur le Président, et c'est pourquoi je soulève le point cet après-midi, c'est que les usagers de ces services sont eux-mêmes les premiers intéressés et ce sont eux-mêmes qui se sont inquiétés et qui ont formulé les objections les plus vives à cette partie du projet de loi C-75. Et je dois dire que c'est avec raison que ces gens s'inquiètent, parce que cette formule n'est pas écrite dans le projet de loi. Je veux bien croire les bonnes paroles du ministre, mais je me demande pourquoi il ne l'a pas écrit clairement dans la loi. Sans mettre en doute la parole du ministre, il est clair qu'il possède l'entière discrétion d'augmenter le pourcentage de recouvrement à sa guise et à n'importe quel moment.

Je vois le secrétaire parlementaire qui fait son devoir—il est payé pour cela, pour défendre le ministre—et qui s'indigne en cette Chambre; il peut s'indigner des paroles que je prononce ici, mais je ne me fais que l'écho de centaines et de centaines de représentations que tous les membres du Comité qui ont étudié ce projet de loi ont reçues et qui, eux-mêmes, disent clairement que cette discrétion absolue dans les mains du ministre est inacceptable. Ce n'est pas à moi que s'en prend le secrétaire parlementaire, mais à toutes ces associations et à tous ces individus qui se sont plaints devant le Comité.

L'amendement soumis par le Nouveau parti démocratique clarifie à certains égards le règlement d'application qui ferait l'objet d'un pouvoir absolu du ministre. C'est pourquoi je suis prêt à accepter cet amendement parce que, à tout le moins, il limite la portée du pouvoir du ministre des Transports (M. Mazankowski) et de ses collègues du Cabinet.

Je suis content de voir que le président du Conseil du Trésor (M. de Cotret) rentre à la Chambre parce que lui-même devrait être plus attentif à ces inquiétudes qui ont été formulées, plus particulièrement au sujet du projet de loi C-75 et de l'article 4 par la Chambre de commerce de Montréal et le *Board of Trade* de Montréal. J'ose espérer que le président du Conseil du Trésor fera les interventions lui-même auprès de