

Questions orales

[Français]

... et j'aimerais aussi signaler qu'il n'existe pas de pouvoir maintenant dans la Gendarmerie royale du Canada d'ouvrir le courrier et que cela ne se fait pas. J'ai une opinion depuis des années et je l'ai exprimée à la Chambre, mais jusqu'à ce que le tout soit considéré par le Cabinet, lorsque nous aurons reçu le rapport de la Commission McDonald, et présenté le moment venu des projets pour changer la loi là-dessus, nous n'avons aucune possibilité et aucune intention de permettre à la Gendarmerie royale du Canada ni aux autres corps policiers dans le pays l'accès au courrier.

* * *

[Traduction]

LE TRANSPORT MARITIME

LA SURTAXE IMPOSÉE SUR LE CARBURANT—ON DEMANDE L'EXTENSION DE L'EXEMPTION

M. J. M. Forrestall (Darmouth-Halifax-Est): Madame le Président, ma question s'adresse au ministre des Finances et fait suite à la question que j'ai posée la semaine dernière au sujet de la surtaxe imposée sur le mazout et le gazole utilisés par les navires battant pavillon canadien. Le ministre est-il en mesure de dire aujourd'hui à la Chambre si le gouvernement est disposé à étendre à tous les navires battant pavillon canadien, avant le 31 mars—qui est, comme il le sait, une date importante pour la marine marchande canadienne—l'exemption qui existe déjà pour les navires faisant du cabotage en eaux canadiennes?

L'hon. Allan J. MacEachen (vice-premier ministre et ministre des Finances): Madame le Président, le député se rappellera que nous avons recommandé d'imposer cette surcharge aux navires et aux avions pour une excellente raison; c'est que les armateurs étrangers et les compagnies aériennes étrangères consommaient du pétrole importé dont le bas prix est subventionné par les contribuables canadiens. C'est dans le but de faire payer à ces transporteurs le prix mondial du pétrole que nous avons décidé d'imposer cette mesure.

Mes collaborateurs ont eu des entretiens très poussés avec les représentants de la marine marchande et avec des fonctionnaires d'autres ministères. Nous avons apporté un certain nombre de modifications afin de répondre aux besoins, notamment à ceux des armateurs canadiens. Nous sommes encore convaincus qu'il s'agit là d'une mesure qui s'impose dans l'intérêt du Canada sans vouloir nuire à la position concurrentielle des transporteurs canadiens par rapport aux transporteurs étrangers.

Le député a mentionné la date du 31 mars. Je ne sais pas si c'est parce que c'est la date à compter de laquelle cette surtaxe devait entrer en vigueur. Si tel est le cas, je tiens à lui dire que, pour des raisons d'ordre administratif, je diffère de quelques semaines la présentation de la motion des voies et moyens qui devait faire entrer cette surtaxe en vigueur.

M. Forrestall: Madame le Président, je remercie le ministre pour sa réponse, mais j'ai l'impression qu'il ne se rend pas bien compte du tort que cela fait à un moyen de transport au Canada par rapport aux autres. Je me demandais surtout si le ministre serait prêt à appliquer à tous les navires battant pavillon canadien le genre d'exemption qui devrait être accordée à certaines catégories de navires battant pavillon canadien à l'égard du transport de marchandises? Ou est-il sur le point

d'instaurer un système injuste qui risque de compromettre gravement la capacité de la flotte marchande des Grands lacs de transporter des céréales de Thunder Bay jusqu'à la mer, et le minerai de fer en sens inverse, à un tarif économique et commercialement avantageux? Envisage-t-il de s'assurer que les transporteurs canadiens bénéficient d'un traitement égal en vertu des règlements gouvernementaux, qu'ils se livrent au transport terrestre, ferroviaire, maritime ou aérien?

M. MacEachen: En effet, madame le Président, nous n'avons pas l'intention de favoriser un moyen de transport donné ou, autrement dit, de défavoriser les autres moyens de transport. Je me ferai un plaisir d'examiner la question détaillée du député au sujet de l'application de cette ordonnance.

En terminant, je dirai que cette mesure vise à mettre les transporteurs dans le secteur du commerce international sur le même pied que leurs concurrents internationaux pour le transport tant maritime qu'aérien. C'est là le but visé, afin que tous achètent le carburant au cours mondial.

* * *

RECOURS AU RÈGLEMENTM. ANDRÉ—L'UTILISATION DE CRÉDITS DE UN DOLLAR DANS LE BUDGET SUPPLÉMENTAIRE (C)—DÉCISION DE M^{me} LE PRÉSIDENT

Mme le Président: Le député de Calgary-Centre (M. André) a soulevé hier à la Chambre une objection au sujet de l'utilisation de crédits de un dollar dans le budget supplémentaire (C) de 1980-1981. Il prétend que ces crédits de un dollar servent à légiférer sur des programmes au lieu d'être simplement une demande de fonds pour des programmes autorisés précédemment par des lois, ou qu'ils modifient d'autres lois que des lois antérieures portant affectation de crédits.

Le député a fait l'historique de ces prévisions budgétaires depuis le remaniement majeur du Règlement en 1968. Sous l'ancien régime, il était possible de protester au comité des subsides contre des postes du budget, qui, même s'ils étaient contestés, étaient quand même tolérés.

Parce que, depuis 1968, le temps consacré à l'étude des budgets supplémentaires est limité, on a jugé qu'ils ne devaient contenir que les crédits proprement dits et n'en renfermer aucun qui devrait être approuvé par une mesure législative.

En 1971, les députés ont commencé à s'élever contre l'inclusion dans les budgets supplémentaires de ces crédits qui, en fait, modifiaient des lois autres que des lois portant affectation de crédits. Le député a rappelé tous ces précédents, depuis la décision du 10 mars 1971 jusqu'à celle du 7 décembre 1977 qui, cette fois-là, portait sur un rappel au Règlement qu'il avait lui-même fait.

Comme il s'agissait d'une situation nouvelle en 1971, l'Orateur a rejeté seulement certains de ces crédits en expliquant qu'ils modifiaient manifestement d'autres lois que des lois portant affectation de crédits et, tout en faisant une mise en garde, il a permis que d'autres, moins évidents, restent dans les prévisions budgétaires. Le 10 décembre 1973, il a été décidé que la Chambre n'aurait pas dû être saisie des trois crédits auxquels on s'opposait, et ce n'est que du consentement unanime de la Chambre qu'ils ont pu rester dans le budget.