

*Initiatives ministérielles*

• (1200)

Il a pris l'une des meilleures cartes qu'il avait et il l'a jetée sur la table en disant: «Prenez ça et parlons d'autre chose». Le gouvernement savait que les Américains n'aimaient pas certains aspects du Programme énergétique national. Est-ce que nos représentants se sont assis à la table des négociations avec eux pour essayer d'obtenir quelque chose en échange de l'assouplissement et, en fin de compte, de l'élimination du Programme énergétique national? Pas du tout! Ils ont jeté cette carte sur la table en leur disant: «Tenez, nous ne l'aimons pas non plus. Prenez ça et nous ne demandons rien en retour.»

Et maintenant le gouvernement dépose un projet de loi sur le cabotage, un bon projet de loi, je dois l'admettre, mais qui cède sur toute la ligne alors que le gouvernement est encore en pleine négociation dans l'espoir avoué, de la propre admission du ministre du Commerce extérieur, de faire éclater la *Jones Act*. Bonne chance, monsieur le Président, bonne chance, monsieur le Ministre.

J'aimerais parler quelques minutes des dispositions des articles 4 et 5 du projet de loi qui autorisent la délivrance de licences à des navires étrangers. Ces deux articles sont très similaires.

Tout d'abord, je voudrais préciser le but exact de ce projet de loi tel que défini à l'article 3 qui se lit comme suit:

Sauf en conformité avec une licence, un navire étranger ou un navire non dédouané ne peut, sous réserve des paragraphes (2) à (5), se livrer au cabotage.

Donc, le but de ce projet de loi est en premier lieu de réserver le cabotage canadien aux navires canadiens ou aux bateaux étrangers dédouanés. Pour le moment, ça va.

Si je comprends bien l'article 3, le paragraphe (1) autorise ces bateaux à se livrer au cabotage en conformité avec une licence. Ce genre de licence est généralement octroyé conformément aux articles 4, 5 et 6. Permettez-moi de vous lire, par exemple, le paragraphe (1) de l'article 4:

. . . sur demande d'un résident du Canada agissant au nom d'un navire étranger, le ministre du Revenu national délivre une licence pour le navire s'il est convaincu à la fois:

a) que l'Office a déterminé qu'il n'existe pas de navire canadien ou de navire non dédouané qui soit à la fois adapté et disponible pour assurer le service ou être affecté aux activités visées dans la demande;

L'office en question est l'Office national des transports.

Cet article est le passage clef des dispositions du projet de loi concernant la délivrance de licences.

Nous avons proposé tout à l'heure un amendement qui, sans modifier le système, prévoyait un délai de carence de 14 jours avant que ne soit délivré la licence et cela pour les raisons que j'ai énoncées à l'appui de cet amendement. À notre avis, ce petit délai aurait procuré une certaine aide aux navires canadiens, de sorte qu'ils aient assez de travail pour justifier la construction de nouveaux navires, la maintenance des navires existants et la poursuite des activités de cabotage par des équipages canadiens à bord de navires canadiens dans les eaux canadiennes.

Or, le gouvernement nous a opposé une fin de non-recevoir en dépit du fait que le Comité permanent des transports avait adopté un amendement identique lorsqu'il avait étudié l'ancêtre de ce projet de loi un peu avant les élections de 1988. Le gouvernement a décidé de ne pas accorder un tel délai.

Deuxièmement, je note que le libellé du paragraphe 4(1) exprime une obligation. Autrement dit, le ministre du Revenu national doit délivrer une licence. La même terminologie est employée à l'article 5 aussi: «[. . .] le ministre du Revenu national délivre une licence.»

Pour peu que l'on connaisse la langue juridique, il est clair qu'il y a un monde entre «devoir» et «pouvoir», le «shall» et le «may» anglais. Le premier exprime une obligation absolue, c'est-à-dire que dans la mesure où les conditions d'obtention sont respectées, le ministre est obligé de délivrer la licence. Le second donne au ministre la faculté de décider, pourvu que les conditions soient respectées, s'il est dans le meilleur intérêt du Canada d'accorder une licence.

Les amendements proposés au comité et qui auraient eu pour effet de conférer un pouvoir discrétionnaire au ministre auraient garanti la souplesse nécessaire pour permettre à ce dernier de juger ce qu'il convenait de faire dans chaque cas dans l'intérêt des transporteurs canadiens, des sociétés canadiennes de transport maritime, des constructeurs canadiens de navires et des équipages de navires canadiens. Au lieu d'accepter ce pouvoir discrétionnaire permettant au ministre de prendre la meilleure décision en tenant compte de toutes les circonstances, le gouvernement a préféré utiliser un langage contraignant et a rejeté cet amendement.

En ce qui concerne la construction de navires, je sais gré à mon collègue de Burin—Saint-Georges de m'avoir invité à Marystown au début de l'année où, après avoir vu certains des chantiers navals de Nouvelle-Écosse et de St. John's, au Nouveau-Brunswick, j'ai pu visiter l'excellent chantier naval de Marystown. On me dit que cette localité s'enorgueillit aussi d'avoir les Marystown Mariners, sans doute une équipe de hockey bantam qui a participé récemment au tournoi de l'unité à Toronto, parrainé en partie par mon collègue de Broadview—Greenwood. En dehors d'une très bonne équipe de hoc-