

Marine marchande du Canada—Loi

4. Le gouvernement sait-il si M. John Lakes jr. est membre de l'étude *Stein and Lakes* et s'il a joué un rôle actif dans le Parti Progressiste-conservateur en Colombie-Britannique?

(Le document est déposé.)

[Traduction]

M. Boudria: Monsieur le Président, je déteste jouer les rabat-joie à la dernière séance avant l'ajournement. Je dois toutefois demander au secrétaire parlementaire si le gouvernement a l'intention de répondre à la question n° 313 que j'ai fait inscrire au *Feuilleton* le 28 mars 1985, et quand il le fera. Je sais que la question a été inscrite avant l'adoption du nouveau Règlement, ce qui veut dire que le gouvernement peut prendre plus de 45 jours pour y répondre. Vous conviendrez sûrement avec moi, monsieur le Président, qu'une année et demie dépasse largement les 45 jours. Je demande au secrétaire parlementaire de déposer maintenant la réponse, que je considère comme importante.

M. Lewis: Monsieur le Président, je suis content de pouvoir informer le député qu'on a répondu à 68.9 p. 100 des questions au cours de la trente-deuxième législature. On a répondu à 86.8 p. 100 des questions au cours de la trente-troisième. Voilà ce que nous avons accompli. J'accorderai à la question toute l'attention qu'elle mérite. Nous allons faire travailler tout le monde là-dessus pendant l'été.

M. Gauthier: Monsieur le Président, je ne peux pas laisser passer l'occasion. Après un an et demi, le secrétaire parlementaire répond aujourd'hui à l'une de mes questions. Je le remercie infiniment.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA ET AUTRES LOIS CONNEXES

MESURE MODIFICATIVE

La Chambre reprend l'étude, interrompue le jeudi 12 juin, de la motion de M. Mazankowski: Que le projet de loi C-75, tendant à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, soit lu pour la 3^e fois et adopté.

M. Brian Tobin (Humber—Port-au-Port—Sainte-Barbe): Monsieur le Président, je suis heureux de poursuivre les observations que j'ai entamées il y a 13 jours à la Chambre, et qui ont été si grossièrement interrompues alors que je commençais à peine à parler de ce projet de loi. Je suis heureux que le gouvernement du Canada ait tellement confiance dans le projet de loi C-75, qu'il en soit si fier qu'il ait jugé opportun de le présenter à la Chambre 2 heures et 56 minutes avant notre départ en vacances.

S'il fallait en croire le ministre des Transports du Canada (M. Mazankowski), son secrétaire parlementaire et les membres conservateurs du comité des transports qui font partie de

l'équipe ministérielle, on serait amené par la force de leur persuasion à penser que le projet de loi C-75 est un projet de loi solide, fondé sur les principes de la justice et de l'équité, et qu'ils sont fiers de défendre. Après avoir entendu de pareils propos on ne peut s'empêcher de se demander pour quelle raison le gouvernement a attendu les derniers soubresauts de la dernière journée de la dernière semaine du dernier mois de la présente législature pour présenter ce projet de loi dont il se dit si fier.

Le malheur du projet C-75, c'est qu'au fond c'est un projet de loi solide. La Loi sur la marine marchande du Canada n'a pas été mise à jour depuis des décennies. Le gouvernement a pris la sage décision de mettre le projet de loi C-75 à jour, pour qu'il ait plus d'actualité dans les années 80. Cette décision a été bien accueillie de ceux au pays qui s'intéressent à l'industrie du transport par eau. Elle a été bien accueillie parce qu'elle était sensée.

Le public se demandera ce qui ne va pas dans le projet de loi C-75 tel qu'il a été présenté au Parlement. Ce qui ne va pas, c'est que, non content de réaménager et de mettre à jour la réglementation relative au transport par eau, le gouvernement a donné au ministre des Transports un pouvoir tout à fait nouveau, qui ne s'était jamais vu dans l'histoire de la Loi sur la marine marchande. Ce pouvoir figure à l'article 4. Il équivaut à donner au ministre un fusil et des cartouches sans savoir quel est celui que le ministre a l'intention d'abattre.

L'article 4 donne au ministre le pouvoir d'imposer des droits sur les transports par eau, depuis le simple canoë jusqu'aux cargos qui font le commerce sur les Grands Lacs. Pareils droits, il n'en avait jamais été question jusqu'ici. Dans le public, il y en a qui disent que ce n'est pas si déraisonnable de facturer les services fournis par le gouvernement du Canada. Mais ils ne se rendent pas compte que ce pouvoir qui est demandé constitue un chèque en blanc. Le ministre a demandé au Parlement le pouvoir d'imposer à sa fantaisie des droits d'usage à ceux qui s'adonnent au commerce maritime. Mais avant de recevoir ce pouvoir, il refuse de nous dire combien d'argent il entend percevoir, sur qui ces droits vont être prélevés et quel impact cela va avoir sur tous les éléments de l'industrie canadienne des transports par eau. Il demande un chèque en blanc. Il demande au Parlement de se montrer sourd, muet et aveugle, de donner carte blanche au ministre des Transports et au gouvernement. Ceux qui observent le Parlement avec un minimum d'objectivité savent que s'il y a une chose que nous ne sommes pas, à tort ou à raison, c'est une chambre d'enregistrement pour les volontés du ministre.

• (1410)

L'article 4 entache d'un ulcère purulent un projet de loi qui autrement serait plutôt bon. Voilà ce que je lui reproche en premier lieu. J'ai une critique secondaire à lui adresser.

M. Skelly: J'invoque le Règlement, monsieur le Président. Puis-je obtenir une précision de la présidence? Le député nous demande-il de croire que le Parlement se contente d'apposer son tampon, tout comme sous le gouvernement libéral?

M. le vice-président: La présidence doit dire qu'il ne s'agit pas d'un rappel au Règlement.