

Marine marchande du Canada—Loi

Hier, j'écoutais un de mes collègues soulever une question peut-être en plaisantant mais dont l'objet était pourtant sérieux. Imposer des frais pour les services de la garde côtière équivaut un peu à faire payer les services de la police ou des pompiers. A y bien penser, c'est ridicule. Ce serait absurde de devoir payer chaque fois que l'on a besoin de la police. Pensez un peu si le policier vous disait en arrivant: «Nous allons vous aider mais il faudra payer.» Ce serait ridicule. Je ne pense pas que quelqu'un imagine une telle situation.

M. Rodriguez: Qu'arriverait-il si vous dites que vous n'avez pas d'argent?

M. Deans: Selon mon collègue, si vous n'avez pas d'argent, on ne vous aidera pas. Je ne sais pas si les choses se passeraient ainsi, mais personne n'oserait envisager une telle absurdité, pas même les conservateurs. Pourtant c'est un peu le cas ici. Il est proposé que la police des eaux fasse payer les services qu'elle peut rendre pendant que la police ordinaire, dans des circonstances semblables, n'y songe même pas.

Je crois, ne serait-ce que pour ces raisons, qu'il faut supprimer cette portion du projet de loi. Il faut rationaliser un peu le débat et surtout envisager les conséquences possibles. Ce n'est pas une disposition très complexe, ce n'est pas une disposition qui mérite d'être débattue longtemps ni une source de revenu dont le gouvernement a besoin pour remplir ses coffres. Cela ne changera pas beaucoup l'état des finances nationales, mais je pense, par expérience, que les conséquences possibles pour la sécurité sur les eaux canadiennes qui sont patrouillées par la garde côtière pourraient être sérieuses. Je demande donc au gouvernement de retirer cette disposition du projet de loi, de faire preuve de bon sens et de se rendre compte des risques qu'elle pourrait entraîner.

[Français]

M. Alain Tardif (Richmond—Wolfe): Monsieur le Président, je suis également très heureux de pouvoir prendre part à ce débat sur le projet de loi C-75.

Tout d'abord, je vous dirai, monsieur le Président, qu'il s'agit là d'une matière quelque peu éloignée des besoins et des préoccupations de ma circonscription. Cependant, j'écoute depuis quelque temps les discussions en cette enceinte et je pense que je me devais de me lever et de faire part de quelques commentaires.

Le projet de loi C-75 se lit comme suit. Il s'agit de la «Loi modifiant 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.»

Monsieur le Président, lorsqu'on parcourt ce projet de loi, à mon avis, on ne peut pas faire autrement que de souscrire et de se rallier à plusieurs des aspects, voire même pratiquement à l'ensemble du projet de loi. Évidemment quand on parle d'améliorer les questions de sécurité, quand on parle d'améliorer les questions de protection de l'environnement et quand on parle de remettre à jour la Loi sur la marine marchande, et finalement lorsqu'on parle d'appliquer dans un délai raisonnable toute une série de conventions internationales, je pense que, conséquemment, on ne peut pas faire autrement que de souscrire aux objectifs, aux buts et à l'ensemble de ce que prévoit le projet de loi C-75.

Par contre, monsieur le Président, et je pense que c'est là la raison fondamentale, la raison principale qui suscite l'intervention d'autant de députés, c'est le fameux article 4. Que l'on soit ou non touché par les effets ou les retombées de ce projet de loi, à mon avis, lorsqu'on lit attentivement les dispositions de l'article 4, on se doit de s'élever, on se doit de dénoncer de façon très énergique cette disposition qui, à mon sens, est tout simplement une insulte à la démocratie, un geste tout simplement antidémocratique, une arme que le ministre veut se garder de façon à faire la pluie et le beau temps dans ce domaine très important. Il me semble qu'on aurait pu souscrire aux amendements de façon à permettre que cette institution, que les parlementaires, que le système dans lequel nous oeuvrons puisse être associé à une révision, puisse être associé à tout nouveau changement dans le domaine de la tarification.

Au moment où j'ai décidé de prendre la parole sur cette question, monsieur le Président, j'ai tenté de mettre la main sur un certain nombre de témoignages, sur un certain nombre de mémoires qui ont été présentés lorsque ce projet de loi a été étudié en Comité et, à mon humble point de vue, il y en a un que j'ai sous les yeux, qui a été présenté par l'Association des opérateurs de navires du Saint-Laurent qui résume extrêmement bien la question et l'importance des conséquences dramatiques et extrêmement tragiques des dispositions de l'article 4. C'est ainsi qu'on peut lire, par exemple, à la page 2 du mémoire présenté par l'Association des opérateurs de navires du Saint-Laurent, en date du 29 janvier 1986, ce qui suit: Nous sommes arrivés à la conclusion suivante. Nous sommes d'accord en général sur l'ensemble de ce projet de loi—et c'est exactement ce que mes collègues sont venus dire ici en cette enceinte—sauf—et c'est là l'aspect essentiel—qu'en ce qui a trait à l'article 4, lequel devrait faire l'objet d'une mesure législative, après une consultation des intéressés, et non pas avant, comme c'est le cas maintenant.

Les intervenants continuent en disant ceci, au bas de la page 2 toujours: Cependant, nous pensons qu'on n'aurait pas dû profiter de ce projet de loi pour introduire l'article 4, un changement aussi radical de philosophie de fonctionnement de la garde côtière, sans parler d'abord aux intéressés. Mais ce qui ressort principalement, et je pense que c'est là l'aspect conséquent, c'est là l'aspect sauvage, c'est là l'aspect antidémocratique, c'est qu'eux se sont donné la peine d'évaluer, d'imaginer toute une série de questions que la présence de l'article 4 soulève.

Et pour bien comprendre la pertinence de mon implication, je voudrais, monsieur le Président, avec votre permission, faire état d'un certain nombre de ces questions que l'article 4 de la Loi soulève. C'est ainsi, par exemple, que l'on dit: Quels services entend-on faire payer? Est-ce que ce seront les aides à la navigation? Est-ce que ce sera le secteur de la protection de l'environnement, le dragage, le déglacage, les écoles de formation, la recherche, le sauvetage, ou encore tout cela mis ensemble? Sur quels fondements va-t-on fonctionner? Est-ce qu'on va choisir le tonnage, la valeur de la marchandise, la grosseur du navire, le nombre de fois qu'il franchit telles lignes imaginaires dans les Grands lacs, le Saint-Laurent ou le golfe de l'Arctique? Le ministre des Transports (M. Mazankowski) disait, lorsqu'il a été interrogé sur cette question, que son ministère envisageait de récupérer 15 p. 100 des coûts. S'agit-il des coûts à l'échelle du Canada? Autrement dit, chaque région va-t-elle devoir