

*Marine marchande du Canada—Loi*

Après avoir fait son numéro, le député de Papineau nous a tiré sa révérence. Il passe à côté de la question, en matière de transports, et bien qu'il soit le porte-parole de l'opposition officielle dans ce domaine, il est rarement à la Chambre pour participer au débat afin de répondre à des questions ou à des préoccupations légitimes. Je lui ferai savoir que ce projet de loi doit demeurer tel quel. Les amendements proposés apporteraient des modifications de fond, car ils concernent l'objet de cette mesure. Ils ne servent pas les intérêts supérieurs de la marine marchande et j'exhorte les députés à passer maintenant à l'autre groupe de motions. Je les invite à se montrer prudents et consciencieux. Chaque jour de retard repousse d'autant l'imposition de normes internationales touchant la sécurité des marins. On ne saurait tolérer de délai dans cette affaire.

● (1550)

**Mme Lynn McDonald (Broadview—Greenwood):** Monsieur le Président, je prends la parole cet après-midi pour traiter des amendements proposés au projet de loi C-75 visant à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous n'avons rien contre la plus grande partie du projet de loi, celle qui porte sur la modernisation et d'autres changements essentiels qui ne sont pas matière à un débat partisan. Cependant, l'article 4 suscite de vives inquiétudes et nous avons présenté des amendements pour lesquels nous sollicitons votre appui.

Cet article donne au ministre un pouvoir excessif en matière de perception de droits de passage dans la voie maritime. L'article 4.3.1. (1) se lit maintenant comme suit:

Afin de couvrir les frais des services fournis par la garde côtière canadienne, le gouverneur en conseil peut prendre des règlements prévoyant les droits relatifs à ces services, notamment en matière d'aides à la navigation, de sondage et de dragage, de services de trafic maritime, d'opérations de brise-glace et d'assistance maritime.

(2) Ces droits peuvent être imposés à l'égard d'un navire sans considérer si la garde côtière canadienne fournit réellement un service à ce navire. Toutefois...

Il y a ensuite des réserves.

Le principe du paiement par l'utilisateur est tout à fait raisonnable. Personne ne s'y oppose, là n'est pas la question. La question porte plutôt sur la fixation des droits, la procédure d'appel et l'effet des droits. Nous voulons certainement recevoir un paiement raisonnable pour les services fournis, mais les droits doivent être justes et conformes au principe du paiement par l'utilisateur. On peut certainement critiquer le fait que des gens peuvent avoir à payer des services qu'ils n'utilisent pas. Il faut aussi considérer l'impact général sur l'économie.

Le transport maritime a finalement un retentissement sur les fabricants des produits expédiés. Les droits imposés sur le transport sont en fin de compte des droits imposés au consommateur ou au producteur. Il faut que quelqu'un les paie. Il ne faut pas voir plus loin que le bout de son nez pour penser que nous pouvons simplement imposer de nouveaux droits sans songer aux répercussions qu'ils auront sur les producteurs et les consommateurs. Selon les dispositions du projet, le ministre aurait des pouvoirs dictatoriaux pour décider du montant de ces droits. C'est inadmissible. Le gouvernement a accepté une

modification pour permettre la publication des droits proposés et pour accorder une période de 90 jours pendant laquelle on pourrait intervenir auprès du ministre. Ce même ministre qui a établi les droits déciderait s'il faut les maintenir ou les modifier. Il s'agit de la situation bien connue où la même personne joue le rôle du demandeur, du juge et du jury dans son propre procès. C'est inadmissible.

Au comité, nous avons recommandé une procédure réglementaire donnant au grand public et aux industries concernées la possibilité de participer à l'établissement des droits. Cette recommandation a été rejetée. Mon collègue, le député de Thunder Bay—Atikokan (M. Angus), a donc proposé trois autres modifications. La première motion, qui porte le n° 5, propose d'apporter l'amendement qui suit à l'article 4:

(3) Les projets de règlement d'application du paragraphe (1) sont déposés devant chaque Chambre du Parlement.

(4) Si, dans les vingt jours de séance suivant le dépôt d'un projet de règlement devant l'une ou l'autre Chambre du Parlement, un avis en vue de son renvoi, signé par quinze sénateurs ou vingt députés, est remis au président, le projet est renvoyé au comité permanent du Sénat ou de la Chambre des communes, selon le cas, chargé des questions de transport ou tout autre comité désigné par la Chambre concernée.

(5) Le Comité saisi du projet de règlement l'étudie sans délai et fait rapport à la Chambre concernée dans les trente jours de séance suivant la date du renvoi.

Nous pourrions donner d'autres détails sur l'amendement, mais il suffit de dire que son objectif est de garantir un examen par le Parlement et, par l'intermédiaire des comités, de permettre aux utilisateurs et aux secteurs concernés de présenter des instances. Le public doit avoir son mot à dire, on ne peut se contenter d'une lettre au ministre...

**M. Forrestall:** Comprenez-vous le rôle du comité permanent des transports? Il peut demander des comptes à n'importe quel moment.

**M. Angus:** Un moment, Mike. Vous aurez une autre occasion de parler.

**M. Forrestall:** Je vais lui donner une chance, car de toute évidence elle ne comprend pas le processus.

**Mme McDonald:** La disposition permettrait aux députés de faire ce renvoi au comité. Ce n'est pas possible en vertu de l'actuel article 4. Une telle disposition est importante, car le comité est dominé par des députés de la majorité qui pourraient décider de ne pas entendre les réclamations. Ils pourraient les entendre s'ils le voulaient, mais si les députés de la majorité décidaient du contraire, il n'y aurait pas d'audiences. L'amendement donnerait aux parlementaires qui n'appartiennent pas au parti au pouvoir, mais qui s'inquiètent de cette question, une possibilité, qu'ils n'ont pas en vertu de l'article actuel, d'obtenir des comptes. La motion n° 6 se lit ainsi:

(10) Deux ans après l'entrée en vigueur de l'article 3.1 et par la suite tous les deux ans, le ministre renvoie l'article 3.1 au Comité permanent des transports pour examen de son impact économique sur les utilisations des services fournis par la garde côtière canadienne, et le comité dépose son rapport dans les soixante jours de séance de la Chambre qui suivent la demande d'examen.