

L'article 4 du projet de loi porte sur l'article 3.1 de la loi. En particulier, le nouvel article 3.1(2) que voici:

Ces droits peuvent être imposés à l'égard d'un navire ou bâtiment sans considérer si la garde côtière canadienne fournit réellement un service de navigation à ce navire ou bâtiment.

Il s'agit d'une disposition extrêmement arbitraire. Quels seront exactement ses effets? Des droits peuvent-ils être imposés arbitrairement, quel que soit le service fourni? Qui prendra la décision? Qui décidera qui devra payer? Si j'ai l'air sceptique, je crois que j'ai des raisons de l'être à l'instar des autres députés. Nous avons vu ce que VIA Rail a dû supporter sous l'emprise du Canadien National. La société a dû payer pour des choses que le Canadien National avait radiées et qu'il n'avait aucun droit d'imputer. Le CN a imputé des frais parfois avec effet rétroactif, sur tout ce qu'il désirait. On pourrait penser, à notre époque, que ces choses ne se produisent pas. Ce paragraphe est extrêmement dangereux. Nous ignorons au juste quelles seront ses conséquences.

En outre, le nouveau paragraphe 3.1(3) précise qu'on peut imputer de l'intérêt sur les comptes en souffrance. Ceux qui se verront imputé ces intérêts, à moins que l'on puisse éclaircir cette question à ma satisfaction, seront ceux qui risquent de ne pas en avoir les moyens. On leur dit que s'ils ne payent pas à temps, parce que leurs prises sont insuffisantes, que l'avenir de leur compagnie maritime est en péril et qu'elle ne peut supporter ces frais, non seulement ils seront entraînés devant les tribunaux, mais encore ils devront payer de l'intérêt. Ainsi, non seulement les compagnies seront-elles mises en mauvaise posture, mais on dira également aux intéressés qu'ils devront payer de l'intérêt et seront poursuivis devant les tribunaux.

Percevra-t-on ces droits graduellement? Ou bien seront-ils imposés tout d'un coup, du jour au lendemain? Je tiens ces questions pour très importantes. Les pêcheurs et les armateurs devraient connaître les réponses. Une procédure d'appel est-elle prévue? Une procédure d'arbitrage est-elle prévue? Un fonctionnaire du ministère sera-t-il chargé d'instruire les griefs et de rendre une décision sans pour autant faire appel aux tribunaux? Facilitera-t-on les choses aux personnes qui devront assumer ces droits?

M. Mazankowski: De la justice avant toute chose.

M. MacLellan: Je sais gré au ministre de son observation. S'il n'en tenait qu'à lui, les choses se passeraient probablement ainsi.

M. Siddon: C'est lui le ministre.

M. MacLellan: Un ministre n'est pas toujours au courant de tout ce qui se passe dans son propre ministère.

Des voix: Oh, oh!

M. MacLellan: S'il l'était, alors il serait bien le premier. S'il lui faut perdre du temps à calculer quels frais sont justifiés et lesquels ne le sont pas, il sera extrêmement occupé par cette tâche qui s'ajoutera à toutes ses autres responsabilités.

Je voudrais parler d'un service de traversier fort important pour ma région, celui assuré par la CN Marine. Cette entreprise est un gros employeur, et le nombre des emplois y a été considérablement réduit depuis quelques années. Quand le nouveau traversier sera mis en service . . .

Marine marchande—Loi

M. Mazankowski: Il y en avait 1,200 avant que l'on ne me confie ce portefeuille.

M. MacLellan: . . . il y aura d'autres réductions à cet égard. Quelles seront les conséquences pour la CN Marine de l'imposition de frais pour les services d'aides à la navigation et de dragage et d'autres assurés aux navires? D'accord, c'est une société d'État. Le gouvernement va-t-il faire payer ces services par CN Marine? Cette société reçoit déjà une forte subvention pour exercer son activité. Le gouvernement va-t-il par-dessus le marché, en vertu de l'article 4 du projet de loi, faire payer à CN Marine les services qu'il fournit? Si oui, ce sera littéralement la fin du service de traversiers du CN. En faisant payer les services en plus de la subvention qui existe déjà et en augmentant par ailleurs les droits pour appliquer les théories de paiement par l'usager qui ont cours actuellement au gouvernement, on va conduire tout le monde à utiliser le transport direct par voie d'eau entre Halifax et Montréal.

• (1750)

Voyons un peu la situation telle qu'elle existe à l'heure actuelle. C'est une compagnie privée qui assure directement le transport par eau de Montréal à St. John's, mais elle touche une subvention. Grâce à cette subvention, elle peut assurer le transport entre Montréal et St. John's, privant ainsi de clients CN Marine, la propre société d'État du gouvernement. CN Marine gagnant moins, nous devons la subventionner davantage.

Jusqu'à maintenant, le gouvernement n'a rien proposé relativement à la marine marchande dans les provinces de l'Atlantique qui soit raisonnable. Pourquoi devrions-nous espérer que quoi que ce soit de raisonnable sorte de ce projet de loi? Rien ne nous y autorise. Si nous nous reportons aux antécédents et à ce projet de loi, le gouvernement ne proposera rien de raisonnable pour régler les problèmes de transport maritime des provinces de l'Atlantique.

Tant que nous n'aurons aucun indice d'une interprétation raisonnable, comment veut-on que nous souscrivions à cette disposition? D'autres ont soutenu que la mesure renferme bon nombre de dispositions valables. C'est vrai. Toutefois, cette mesure suscite également beaucoup de questions et de préoccupations.

Je suis justement préoccupé par la question des brise-glaces. Au port de Sydney, nous avons des difficultés à cet égard au printemps. Si un traversier qui fait la navette entre North Sydney et Terre-Neuve se trouve coincé par les glaces, comme cela s'est déjà produit, il faut faire appel aux brise-glaces pour le libérer. Va-t-on à ce moment-là imposer à la CN Marine des frais pour le service dont elle bénéficie? Si les brise-glaces sont postés au port de Sydney pendant des semaines en prévision du moment où des navires pourraient être bloqués par les glaces, est-ce là une raison pour imposer des frais à la CN Marine? On ne peut pas recourir à un arbitre pour trancher la question. La garde côtière peut demander ce qu'elle veut, qu'elle aide la société ou non. La garde côtière peut être là pendant des semaines à ne rien faire et les frais seront attribués aux navires qui sont ou ne sont pas pris dans la glace. Le gouvernement