

Les subsides

M. le vice-président: A l'ordre, je vous prie. Nous perdons la motion de vue. Le débat se poursuit.

M. Russell MacLellan (Cape Breton-The Sydneys): Monsieur le Président, je suis très heureux de pouvoir traiter de la motion dont la Chambre est saisie aujourd'hui. Je vais faire porter mes observations sur les trois domaines mentionnés dans la motion. Le député de Gander-Twillingate (M. Baker) a parlé ce matin avec beaucoup de compétence du premier domaine de même que des problèmes des pêches, dont traitera cet après-midi mon collègue, le député de Grand Falls-White Bay-Labrador (M. Rompkey).

Il y a à propos du domaine des transports des problèmes sur lesquels nous devons nous pencher parce qu'ils concernent directement l'avenir de la région de l'Atlantique. J'en ai parlé avec le ministre des Transports (M. Mazankowski), et je dois dire à sa décharge qu'il a pris le temps de m'écouter et d'en discuter avec moi. J'espère que le ministre et le gouvernement vont se montrer compréhensifs et examiner la question afin de comprendre la gravité des problèmes de transport à résoudre dans la région de l'Atlantique. J'aimerais en mentionner quelques-uns cet après-midi.

● (1430)

D'abord, celui de Terra Transport, société qui a dû hausser ses tarifs, ce qui a donné l'avantage à ses concurrents. Quand Terra Transport a été forcée d'imposer cette augmentation par la Commission canadienne des transports, l'avenir de la société ferroviaire de Terre-Neuve a été compromis, ce qui pourrait avoir des conséquences désastreuses dans toute la province.

Ce sont les tribunaux qui décideront si cette augmentation doit entrer en vigueur ou être annulée. En attendant, le ministre des Transports (M. Mazankowski) a accepté de ramener les tarifs au niveau précédent. Si la majoration des tarifs n'est pas annulée, CN Marine sera durement touchée. Il s'agit de la société de la Couronne dont les navires font la navette entre les provinces de l'Atlantique et le Maine; or, c'est un service essentiel du réseau de transport.

CN Marine éprouve énormément de difficultés, car elle doit renvoyer beaucoup d'employés dans la région de l'Atlantique. Les employés licenciés ne sont pas de jeunes employés nouvellement embauchés, qui viennent de se marier et d'acheter une maison. Ce sont des hommes qui comptent de quinze à vingt ans d'expérience, sont propriétaires d'une maison et ont des enfants qui fréquentent l'université. Ces hommes se trouvent à perdre leur emploi à une époque de leur vie où leurs dépenses sont le plus élevées. Les habitants de la région de l'Atlantique estiment que, si CN Marine doit réduire son personnel, elle devrait plutôt cesser d'embaucher que de mettre des employés à pied. Ces hommes ont été au service du gouvernement du Canada par le truchement d'une société d'État. Ils ont donné les années les plus productives de leur vie à la collectivité. Comment veut-on qu'ils réussissent maintenant à trouver un autre emploi? Le gouvernement du Canada doit à tout prix respecter ses obligations à l'égard de ces travailleurs.

En octobre dernier, le Canadien National a séparé le service des messageries du service ferroviaire, et en a fait deux sociétés d'État distinctes, ayant chacune son groupe de négociation. Auparavant, dans la région de l'Atlantique, les employés du CN que l'on licenciait de l'un ou l'autre de ces services pouvaient aller remplacer quelqu'un dans un autre secteur. Plus maintenant. Les cheminots du CN et ceux de CN Route ne

peuvent plus permuter. Par conséquent, s'ils sont mis à pied, c'est la fin. Ils ne peuvent trouver d'autre emploi. La situation est très grave. Le CN cherche à se défaire de ses employés permanents et à les remplacer par des employés temporaires auxquels il n'est pas obligé d'accorder d'avantages sociaux et dont il peut retenir les services quand bon lui semble. C'est donc une très grave situation et une attitude inquiétante de la part d'une société d'État.

La situation de CN Marine est précaire en partie du fait de la subvention que le gouvernement fédéral est tenu de lui verser. Par contre, le même gouvernement subventionne à coups de millions l'Atlantic Container Express qui fait la navette entre Montréal et Saint-Jean de Terre-Neuve. Ce qui réduit les activités de CN Marine entre North Sydney, en Nouvelle-Écosse et Port-aux-Basques, à Terre-Neuve.

Le gouvernement fédéral affirme qu'il subventionnera à la fois CN Marine et Atlantic Container Express. Cette aide financière permet à cette dernière de faire concurrence à CN Marine et comme celle-ci voit ses revenus réduits il faut la subventionner davantage. Ce qui fait que l'aide accordée à Atlantic Container Express accroît le manque à gagner de CN Marine. Nous devons accorder nos violons, monsieur le Président. Et le gouvernement doit prendre conscience que les transports sont source de préoccupations dans la région de l'Atlantique.

J'ai vu ce matin un ministre s'abaisser à un point qui m'était inconnu depuis que je suis à la Chambre. Le ministre de l'Expansion industrielle régionale (M. Stevens) a prononcé un discours insultant quand on songe aux problèmes et aux besoins de la région de l'Atlantique. Il s'est attribué le mérite des succès récents de la National Sea Products. Or, il n'a rien fait pour cette société. Il n'a pas soufflé un traître mot des efforts des travailleurs et des cadres qui ont réussi à améliorer la position financière de la National Sea Products. Ensuite, il nous a annoncé de bonnes nouvelles à propos de la Société de développement du Cap-Breton qui a compétence sur toute l'île du Cap-Breton.

Il se trouve que le secteur industriel de Cap-Breton déplore actuellement un taux de chômage de 29.5 p. 100 selon le ministère de l'Emploi et de l'Immigration. En privé, le ministre admet que ce taux dépasse 40 p. 100. Cela fait des mois que les habitants de ce secteur attendent de bonnes nouvelles de la part du ministre de l'Expansion industrielle régionale, lui qui détient les cordons de la bourse en matière de développement et d'investissement régionaux qui renforceraient la base économique de la zone industrielle du Cap-Breton.

Ce qu'il a annoncé, c'est que cette année, Devco va réaliser des bénéfices et qu'il va instaurer un système de partage de 10 p. 100 des bénéfices avec les travailleurs de la Société de développement du Cap-Breton. Son gouvernement n'a-t-il pas fait des choses merveilleuses? Il a oublié de signaler que c'est le président, Joe Shannon, nommé par l'ancien gouvernement libéral, qui a mis en œuvre la politique de gestion grâce à laquelle ces bénéfices ont été possibles. Cependant, ce n'est pas l'essentiel. Ces bénéfices ont été réalisés grâce au travail, aux efforts, aux problèmes et aux difficultés des mineurs de l'île du Cap-Breton, et non grâce à l'initiative de ce ministre pompeux. Il est tout à fait insultant pour les habitants du Cap-Breton de voir le ministre s'attribuer le mérite des résultats obtenus par la Société de développement du Cap-Breton.