

Transbordeurs desservant Terre-Neuve

A l'automne de 1972, une équipe de représentants du Canadien National et de fonctionnaires du ministère des Transports a entrepris d'examiner la structure originale du service de transbordeurs de la côte est assurant la liaison avec Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard et d'envisager des solutions de rechange. Parmi celles-ci, il y a eu la création d'une entité distincte pour le service de transbordeurs qui serait comptable au vice-président du Canadien National pour la région de l'Atlantique, la création d'une filiale distincte du Canadien National ayant son propre conseil d'administration et la création d'une société de la Couronne ou l'incorporation du service de transbordeurs dans la Fonction publique.

Le 12 octobre 1973, le ministre de l'Expansion économique régionale (M. Jamieson), le ministre des Transports (M. Marchand) et M. McMillan du Canadien National ont annoncé la création d'un nouvel organisme de gestion du service de transbordeurs de la côte est, dont le siège se trouve à Moncton, au Nouveau-Brunswick, et qui compte des bureaux à Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard; cet organisme est chargé de tous les services de transbordeurs et de desserte côtière assurés par le Canadien National pour le compte du ministère des Transports.

Un trait marquant de cette réorganisation a été la création d'un comité directeur de la nouvelle administration, composé des représentants officiels du ministère des Transports et du Canadien National. La nouvelle administration s'était fixé les objectifs suivants: la coordination, l'amélioration et l'expansion des services existants de transport côtier et de transbordeurs pour répondre à l'accroissement attendu des besoins.

Fait à noter, dans toutes les formules envisagées, les employés auraient le droit de grève comme moyen de régler un conflit. Est-ce ce que nous voulons? Est-ce ce que signifie la motion? Voulons-nous retirer aux employés ce droit de grève?

Même si les divers services de transbordeurs pouvaient être déclarés essentiels, je ne vois pas de raison de présenter une mesure qui interdirait les grèves. Il est absolument impossible d'être certains que les employés ne jugeront pas nécessaire ni souhaitable, dans certaines situations, d'arrêter de travailler. Nous devrions nous souvenir que, pendant la dernière grève des transbordeurs, le gouvernement avait réussi à obtenir le consentement des chefs syndicaux pour assurer les services de transbordeurs mais que les syndiqués ont rejeté la demande de leurs chefs annulant ainsi la garantie donnée.

On a proposé à maintes reprises le recours aux Forces armées pour maintenir les services plutôt que d'abandonner le service de traversier. Cette proposition a été souvent formulée. Cela me semble une solution en dernier ressort, mais heureusement on ne pourrait jamais la considérer comme viable. En premier lieu, aux termes de la loi, seuls des marins qualifiés peuvent assurer le transport de passagers par navire et on ne trouve pas facilement dans les Forces armées le personnel possédant l'expérience et la compétence nécessaires. En outre, la loi exige aussi que les navires aient à leur bord des officiers qui sont titulaires de certains certificats qui ne sont pas délivrés dans les Forces armées. Ce qui plus est, le gouvernement ne consentirait pas aisément à employer des militaires comme briseurs de

[M. Guay (Saint-Boniface).]

grève alors que le droit de grève a lui-même été reconnu par le Parlement.

Pour répéter ce que le ministre des Transports a déclaré souvent—notamment à la Chambre—si les députés veulent abolir le droit de grève, ils devront le faire de leur propre chef, car le gouvernement ne veut pas prendre cette initiative. J'ai déjà dit, et je le répète, si les députés de Terre-Neuve et leur chef prônent cette politique dans leur parti, ils devraient le déclarer ouvertement.

Je ne puis m'empêcher de signaler au député les faits qui démontrent avec quel sérieux le gouvernement tâche de respecter les engagements qu'il a contractés aux termes de l'union. Des projets détaillés ont déjà été élaborés en vue de la création et de la construction de nouveaux traversiers dans les chantiers navals du Canada; entre-temps, le gouvernement dépense des sommes considérables pour affréter des navires afin de s'assurer que tout le trafic est acheminé conformément aux termes de l'union.

Le trafic en direction de Terre-Neuve est passé de 5 p. 100 en moyenne par année jusqu'à 1971, à 14 p. 100 en 1972, ce qui a obligé le gouvernement à engager des moyens et des sommes considérables pour répondre à ces besoins grandissants. Je me réjouis que cette région connaisse une telle croissance. J'en suis les progrès avec beaucoup plus d'attention que le député de Saint-Jean-Ouest (M. Carter), monsieur l'Orateur. Je crois être parfaitement au courant de tout ce qui se passe dans sa province.

A l'heure actuelle, huit navires desservent régulièrement Terre-Neuve. Ils se nomment *William Carson*, *Leif Eriksson*, *Ambrose Shea*, *Frederick Carter*, *John Hamilton Gray*, *Stena Carrier*, *Stena Seatrade* et *Princess of Tasmania*. En outre, afin de dégager l'embouteillage consécutif à la grève de 1973, le *Stena Trailer* et le *Jarl Transporter* ont été affrétés pour un court laps de temps.

Le remplacement du traversier *Lucy Maud Montgomery* par le *Princess of Tasmania*, un navire affrété de plus fort tonnage, sans parler des voyages additionnels de fin de semaine, a aidé au transport du nombre accru de voitures et de camions. Afin de rattraper le retard dans l'acheminement des wagons que l'on connaît depuis deux ans, le transbordeur ferroviaire *Stena Seatrade* a été affrété pour deux ans à partir de l'automne dernier, et un appel d'offres a été lancé pour la construction d'un navire canadien de ce genre qui devait être livré vers la fin de 1973.

M. Marshall: Trop tard! Vous auriez dû le faire il y a dix ans.

M. Guay (Saint-Boniface): Le député soutient que cela aurait dû se faire il y a dix ans. Peut-être bien. Mais le fait reste que c'est ce qui se fait actuellement. Cela prend du temps, mais ça vient, et vous obtiendrez exactement ce que vous demandez. Du moins, vous savez que ça vient, mais les députés de l'opposition ne disent jamais que ces choses se font et n'en mentionnent pas non plus le coût. J'estime que l'on devrait répéter souvent que le gouvernement actuel a pris l'initiative de faire construire les traversiers qui profiteront très clairement à Terre-Neuve. Au cours des années du régime Diefenbaker, on n'a même jamais pensé à Terre-Neuve, et la chose est manifeste si l'on se donne la peine de consulter les comptes rendus comme l'a suggéré le député de Saint-Jean-Ouest.