

Marine marchande—Loi

menace sa propre société de la Couronne, ce qui me préoccupe beaucoup. C'est injuste.

La région de l'Atlantique commençait seulement à redécouvrir le transport maritime. Avant la Confédération, la région de l'Atlantique était une des régions les plus prospères de l'Amérique du Nord britannique. Après la Confédération, les banques qui se sont établies d'abord en Nouvelle-Écosse ont investi dans le centre du Canada dix-neuf vingtième de l'argent récolté dans cette province. A cette époque, l'industrie de base de la région de l'Atlantique était le transport maritime vers les Antilles et vers le nord-est des États-Unis. Nous commençons à nous en rendre compte, et nous espérons faire un retour en force dans ce secteur. Les dispositions de ce projet de loi vont toutefois briser notre élan.

Si nous voulons développer un secteur d'activité dans la région de l'Atlantique, nous devons utiliser les modes de transport moins coûteux. La région de l'Atlantique est située dans une zone maritime et le transport maritime est bien moins coûteux que le transport routier ou ferroviaire. Ce projet de loi portera un dur coup non seulement au transport maritime mais aussi à l'expansion de la région de l'Atlantique en général.

Quelle sera la prochaine étape? Le gouvernement va-t-il faire payer les camionneurs pour le dégagement de la neige sur les routes? Certains députés trouvent peut-être cela ridicule. Ce n'est pas plus ridicule que de demander aux navires de la région de l'Atlantique de payer pour les services assurés par les brise-glace.

M. Forrestall: Mais on récupère 85 p. 100 des coûts.

M. MacLellan: Si on voulait être juste, les provinces devraient demander aux sociétés de camionnage de payer pour les services fournis par les chasse-neige.

Nous ne parlons pas simplement d'une industrie, mais bien de gens. Le député de Dartmouth-Halifax-Est (M. Forrestall) s'inquiète vivement du sort des habitants de sa propre région qui perdent leur emploi dans le secteur du transport. Le député

sait fort bien ce que c'est lorsqu'une personne employée par les Services maritimes ou les Services ferroviaires du CN perd son emploi. Je ne parle pas de jeunes gens qui ne sont au service du CN que depuis deux mois. Je parle de gens qui ont dix, 15 ou 20 ans d'ancienneté et travaillent depuis longtemps pour ces sociétés de la Couronne. Ils ont encore des hypothèques à payer, ils ont de grands enfants à l'université, ce qui coûte très cher. De plus, ce sont des gens qui ont passé toute leur vie dans la même localité. Si quelqu'un qui a vécu et travaillé à North Sydney pendant 20 ans perd son emploi et s'en voit proposer un autre à Moose Jaw, Montréal ou Moncton, on peut comprendre qu'il ne se mette pas à trépigner de joie. Il faut comprendre ce genre de situation.

Il faut arrêter ce réflexe de licenciement des employés du réseau du CN. Souvent, on les licencie sans aucune prestation. Dans certains cas, il y a des plans de préretraite, mais la plupart du temps il n'y en a pas, et il y a même souvent des employés qui n'ont pas de régime de pension. C'est une situation grave qui me préoccupe énormément.

Quand on parle de la Société canadienne des ports, on ne parle pas de riches armateurs. On parle d'expéditeurs qui peuvent être en difficultés financières. On parle de pêcheurs et on parle de tous les utilisateurs possibles de la mer, d'après ce projet de loi. C'est un projet de loi alarmant, que nous devons approfondir beaucoup plus avant de risquer de commettre, une erreur très grave, dont le Canada atlantique risquerait de subir les douloureuses répercussions pendant de nombreuses années.

M. le vice-président: Il est 6 heures moins une. Puis-je dire qu'il est 6 heures?

Des voix: D'accord.

M. le vice-président: Comme il est 18 heures, la Chambre s'ajourne à 11 heures demain, conformément à l'article 3(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 heures.)