

Marine Atlantique SCC

les avantages sociaux des employés au nom des nécessités de la rationalisation.

Nous savons tous que les changements technologiques, surtout dans le secteur maritime, entraînent une nouvelle répartition de la main-d'œuvre. Mais nous voulons protéger les travailleurs qui deviennent excédentaires. Quelle triste expression. Qui aimerait se faire dire chose pareille? Pas grand monde ici en tout cas. Nous devons trouver un autre terme plus descriptif des postes concernés par ces changements, non pas les employés, mais les postes qui n'ont plus leur raison d'être. Nous devons offrir le plus tôt possible des postes équivalents pour que leur titulaire ne soit pas ensuite pénalisé par la ministre de l'Emploi et de l'Immigration. Nous devons nous assurer que nos gens sont protégés. Je dis «nos gens», non pas parce qu'ils sont syndiqués ou parce qu'ils habitent la région de l'Atlantique, mais parce qu'il s'agit de Canadiens qui ont droit au respect et à la justice.

Enfin, je voulais parler encore une fois des tarifs et des services. Le porte-parole libéral a fait allusion au rapport du groupe de travail Nielsen. Il y a bien des manières de réduire les services. La Société canadienne des postes songe à ne livrer le courrier qu'un jour sur deux. C'est une façon de procéder. Un autre moyen a été annoncé par Marine Atlantic l'automne dernier quand ses représentants ont déclaré qu'elle fermerait le service de traversier un peu plus tôt au cours de l'année. Il y aura une période de six heures et demie pendant laquelle on ne pourra voyager. Pouvez-vous imaginer ce qui se passerait si le gouvernement de l'Alberta fermait les routes à 22 h 30 et qu'il vous était interdit de voyager après cette heure? Ou encore, si vous étiez propriétaire d'une entreprise de camionnage? Il est très fréquent dans le nord de l'Ontario, que vous fassiez circuler vos camions la nuit parce qu'ils peuvent parcourir les distances plus rapidement, car il y a moins de circulation. Disons le aussi, les routes sont plus sûres le jour pour vous et moi dans nos petites autos, car nous rencontrons moins de camions.

● (1210)

Il n'existe pas de telles possibilités dans les provinces atlantiques. Ils n'y a déjà pas de service 24 heures sur 24. Et Marine Atlantic propose encore une réduction de service. En laissant Marine Atlantic se séparer du CN, nous devons bien nous assurer que cette entreprise demeure non seulement techniquement et juridiquement, mais aussi moralement, responsable devant la Chambre et, par l'intermédiaire de cette Chambre, devant la population du Canada, et qu'elle fournit le même niveau de service que dans tout le reste du Canada. Nous devons nous assurer que le coût des services pour chaque personne n'est ni inférieur, ni supérieur à ce qu'il est ailleurs, que ce soit à Thunder Bay, Edmonton, Winnipeg ou Toronto.

Il s'agit là de conditions que Marine Atlantic doit respecter mais elle ne peut pas le faire de sa propre initiative. C'est le gouvernement du Canada qui fixe les règles. Si le gouvernement déclare qu'il doit y avoir des frais d'utilisation des services de garde côtière et des services de traversiers dans les provinces atlantiques, il lui faudra accepter au moment des

élections qu'il y a d'autres prix à payer et c'est celui que les électeurs lui feront payer en votant pour un autre parti. Le gouvernement doit bien garder cet avertissement à l'esprit en soutenant ce genre de lois.

Je suivrai avec grand intérêt la suite du débat. Je crois qu'il se poursuivra jusqu'à cet après-midi au moins et il promet d'être très intéressant.

M. George Baker (Gander—Twillingate): En fait, monsieur le Président, le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui n'apportera vraiment aucun changement. La plupart des Canadiens qui vivent sur le continent—les continentaux, comme nous disons à Terre-Neuve—connaissent le service dont il est question dans ce projet de loi s'ils se sont jamais rendus dans les îles de la côte orientale du Canada. Quiconque s'est rendu en voiture à Terre-Neuve sait qu'il faut se rendre à North Sydney, monter à bord du traversier avec sa voiture, puis parcourir sur l'Atlantique une centaine de milles pour atteindre Port-aux-Basques. La traversée en mer est absolument fantastique. Si par hasard vous cherchez un endroit pour voir des baleines, ne cherchez plus. Si vous êtes accompagné de votre famille, au cours des mois d'été, vous pourrez bel et bien en voir. Ce n'est rien de nouveau pour moi. Je n'arrive vraiment pas à comprendre pourquoi tant de gens aiment regarder les ébats des baleines. J'imagine que c'est parce qu'ils n'ont jamais eu l'occasion de voir des baleines en liberté; moi qui suis originaire de Terre-Neuve, j'en ai vu toute ma vie. Je n'éprouve guère de plaisir à en regarder. Mais les gens viennent de partout pour les voir, et c'est pour eux un voyage extraordinaire. C'est donc une traversée de cent milles sur l'océan Atlantique, et même davantage si l'on emprunte l'autre route, auquel cas il faut naviguer plusieurs centaines de milles sur l'Atlantique pour arriver à destination à Argentia, Terre-Neuve. C'est l'occasion d'un superbe voyage. Je ne puis imaginer de projet plus agréable au Canada que d'amener sa famille pendant les mois d'été à Terre-Neuve en empruntant le service dont il est question dans le projet de loi dont nous sommes saisis.

J'estime pourtant de mon devoir de dire aux députés que le service n'est pas sans problème, pour le cas où ils songeraient à se rendre cet été à Terre-Neuve avec leurs familles. Le problème se pose au moment où l'on monte à bord du traversier à destination de Terre-Neuve. La traversée prend sept ou huit heures. Le nouveau navire, que le ministre des Transports (M. Mazankowski) est allé lancer aujourd'hui à Saint-Jean est censé être plus rapide, de sorte que la durée de la traversée, sauf erreur, ne serait plus que de cinq ou six heures. Je suis sûr que le ministre des Transports va prendre la parole aujourd'hui à Saint-Jean pour déclarer que grâce au nouveau traversier, la durée du voyage ne sera plus que de cinq heures. Cinq heures, monsieur le Président, à condition d'effectuer le voyage en mai, juin, juillet, août, septembre ou octobre. Les autres mois, la traversée pourra durer de cinq à 20 heures, selon le mois de l'année. Si le capitaine doit naviguer de façon à éviter les champs de glace, la traversée pourra durer de 15 à 20 heures.