

Marine Atlantique SCC

Même si on accorde une subvention pour les dédommager et même si le rapport publié au nom du vice-premier ministre (M. Nielsen) préconise ouvertement de réduire la subvention et d'augmenter les frais qu'acquittent les usagers, c'est un fait que les insulaires de ces deux provinces de l'Atlantique ne sont pas traités sur le même pied que les autres Canadiens. Nous ne payons pas pour emprunter la route transcanadienne. Nos impôts personnels et les taxes sur l'essence servent à entretenir cette route, mais il n'y a aucun poste de péage dans le nord de l'Ontario et on a aboli ceux qui existaient dans le nord du Québec. Les postes de péage existent dans les provinces atlantiques depuis trop longtemps.

Je sais que le secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Forrestall), qui habite dans la région atlantique, a des opinions arrêtées à ce sujet. Ses électeurs sont taxés à un troisième niveau pour les transports; ils payent pour prendre les traversiers ou pour transporter des marchandises d'une région à une autre.

Lors de l'étude article par article, j'entends proposer un amendement qui, s'il est adopté, aura pour effet d'inciter Marine Atlantique SCC et, par conséquent, le gouvernement canadien, à considérer les services de traversier dans l'Est comme le prolongement de la route transcanadienne et, donc, à modifier la structure tarifaire en conséquence. Les Canadiens qui, par leur travail et leurs investissements, contribuent au bon fonctionnement du Canada tout entier exprimeraient ainsi leur volonté de reconnaître à leurs voisins des régions atlantiques des droits égaux, notamment le droit d'utiliser gratuitement le réseau national de transport de surface. Il convient que nos vis-à-vis étudient la possibilité d'adopter pareille motion, si elle est recevable en vertu du Règlement. Si elle ne l'est pas, j'invite le secrétaire parlementaire à saisir le ministre de cette idée.

Chaque année, Marine Atlantique SCC transporte 2.3 millions de voyageurs et près de un million de véhicules. Si l'on faisait un relevé routier dans ma municipalité, Thunder Bay, on obtiendrait sans doute des chiffres semblables—sinon supérieurs. Toutefois, l'important c'est que tout le monde jouisse d'un accès universel. Le gouvernement devrait supprimer complètement les droits de transport et payer les services de traversier à même le revenu consolidé.

● (1200)

Il y a d'autres points que je voudrais débattre en ce qui concerne cette mesure, notamment la question de certains droits, bien qu'elle ne se rapporte pas directement au projet de loi. Nous avons entendu de nombreux témoignages, l'hiver dernier, à propos d'un projet de loi tendant à donner au ministre des Transports (M. Mazankowski) le pouvoir d'imposer des droits à l'égard de divers services de la Garde côtière. Des porte-parole des provinces atlantiques ont fait connaître leur point de vue. Ils s'inquiétaient notamment de ce que le projet de loi C-75 donne à la Garde côtière du Canada le pouvoir de facturer les services de brise-glace. On nous a dit dans la région atlantique que, pendant une bonne partie de l'année, les traversiers propriété de Marine Atlantique SCC doivent avoir recours aux brise-glaces de la Garde côtière canadienne. Aux termes du projet à l'étude, le coût de ces services qui pourrait bien s'élever à \$30,000 par voyage, pourrait être imputé en tout ou en partie à Marine Atlantique SCC

Cette société n'aura d'autre choix que de répercuter ces frais sur les usagers à moins que le gouvernement ne finisse par accepter que le service soit gratuit. En somme, les usagers des traversiers devront peut-être payer davantage. De moins en moins de personnes auront les moyens de les prendre. C'est ainsi que les denrées, surtout les pommes de terre, de l'Île-du-Prince-Édouard, coûteront de plus en plus cher à expédier. Combien de producteurs devront-ils cesser leurs activités? Dans quelle proportion devrions-nous accroître nos importations de pommes de terre?

Au lieu d'imposer tant d'obstacles aux Canadiens, nous, les parlementaires, devrions travailler à les supprimer. Nous devrions d'une certaine manière déréglementer l'aspect financier de la récupération des coûts. Ce qu'il nous faut, ce sont des économies d'échelle. Il faut pouvoir offrir le service sans pénaliser les usagers.

Comme la société Marine Atlantique verra le jour en vertu d'une loi, si à un moment ou l'autre, le gouvernement estime qu'il convient de se défaire des avoirs de la société, en somme, de la privatiser, le gouvernement devra en demander la permission à la Chambre. Il y aura alors un débat public sur la vente de l'entreprise, ce qui n'est pas le cas pour Camionnage CN et d'autres sociétés d'État que le gouvernement conservateur, dans sa confiance aveugle dans l'entreprise privée, a décidé de privatiser.

Par conséquent, j'invite le secrétaire parlementaire du ministre des Transports à nous exposer clairement ce qu'il en est avant de passer à l'étude détaillée. Il devrait confirmer qu'aux termes de la présente loi, le gouvernement du Canada devra demander la permission à la Chambre de se défaire de ces actifs.

Je voudrais maintenant vous parler des employés de CN Marine anciennement qui s'appellera désormais Marine Atlantique SCC. Cette société compte plus de 2,500 employés. Bien sûr, si l'on crée une nouvelle société d'État à partir d'une ancienne, il faut s'occuper des questions comme les pensions et les cotisations au régime de pension, les avantages sociaux dont certains sont communs à tous les effectifs du CN. Il faut veiller à ce que les employés soient bien protégés. C'est à eux qu'il faut donner le bénéfice du doute, pas nécessairement à l'entreprise. Quand on scinde des organismes comme le CN, certains y voient une bonne occasion pour mettre au pas les travailleurs. Cela revient à diviser pour régner.

Dans un autre secteur des activités maritimes, la semaine dernière, nous avons vu un millier de travailleurs obligés de quitter leur emploi à cause de la façon dont le Conseil du Trésor mène les négociations. Les négociations ont abouti devant le bureau de conciliation. Le gouvernement a rejeté, du revers de la main, un rapport majoritaire que le syndicat était prêt à accepter à contrecœur. Les conclusions de ce rapport auraient permis de combler l'écart salarial entre l'est et l'ouest au sein des ministères des Transports, des Pêches et des Océans et des Travaux publics. Les travailleurs étaient tellement frustrés de la façon dont le gouvernement fédéral avait mené les négociations qu'ils ont quitté leur emploi. Je ne voudrais pas que la même chose se reproduise en ce qui concerne cette nouvelle société d'État. Je ne voudrais pas que Marine Atlantic se serve de ces négociations comme prétexte pour réduire les salaires et