Marine Atlantique SCC

Pourtant, le rapport du groupe de travail du vice-premier ministre nous dit que les services maritimes le long des côtes du Labrador et de Terre-Neuve coûtent l'énorme somme de 25 millions. Ayant découvert que l'on dépensait 25 millions pour fournir des services à un demi million de Canadiens qui sont séparés de leurs concitoyens par un bras de mer de 90 milles, le gouvernement a eu une attaque collective et a trouvé un bourreau pour rédiger cette mesure législative qui a été présentée en décembre, suite à une recommandation datant de septembre. On en reste pantois.

Les subventions versées à l'Île-du-Prince-Édouard coûtent sensiblement moins cher que celles versées à Terre-Neuve, mais encore là, le gouvernement s'est fixé un objectif et a agi. Ce projet de loi en est l'expression.

Le gouvernement détache les services maritimes du CN parce que le CN prétend à la télévision qu'il est au service du Canada. Chaque fois que j'écoute la télévision, j'entends dire: Le CN est au service du Canada. A l'exception, monsieur le Président, de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard. Ce lien n'existera plus et une nouvelle compagnie est établie. Il sera plus facile d'identifier la subvention que la société mère versera pour assurer le service de traversiers et ainsi majorer les tarifs pour le transport des marchandises et des voyageurs. Il sera plus facile de réduire la qualité du service et la fréquence des dessertes des traversiers. Voilà pourquoi on agit ainsi.

● (1130)

Ce que j'ai l'intention de dire maintenant pourra étonner certains de mes collègues. Toutefois, les Terre-Neuviens ne prétendent pas que la liaison par traversiers entre la province et le reste du pays soit un itinéraire maritime pittoresque pour une excursion agréable en direction de la Nouvelle-Écosse et de là à Toronto, Edmonton, Montréal et Vancouver. C'est un itinéraire agréable quand le soleil brille et que la mer n'est pas trop grosse, mais ce n'est pas seulement une promenade ni l'un des 25 modes de transport offerts aux Terre-Neuviens. A moins d'avoir de l'argent plein les poches, c'est le seul divertissement en ville. Ce n'est pas tout le monde qui a les moyens de prendre l'avion. Il n'y a pas d'autobus flottant. Nous, Terre-Neuviens, n'avons pas de chaussures spéciales qui nous permettent de marcher sur les eaux. Il y a de grands nageurs parmi nous, mais 90 milles d'eau salée, c'est un peu trop.

Le service des traversiers du golfe est aussi essentiel à la prospérité économique de Terre-Neuve que vous avez besoin du sang qui coule dans vos veines, monsieur le Président. Je suis sûr que votre tension artérielle s'est élevée, car vous bouilliez de compassion, de colère et de frustration. Je sais que vous êtes un homme de principe, un homme intègre et un homme plein de compassion. Si vous n'étiez pas au fauteuil, ce qui vous oblige à rester neutre à la Chambre, vous auriez déjà protesté vivement que c'en est assez, que l'on impose une mesure ridicule aux Canadiens de cette province.

Les Canadiens de l'Atlantique sont au fait de la situation. Dès novembre 1984, alors qu'ils étaient au pouvoir depuis à peine assez longtemps pour laisser l'empreinte de leurs derrières sur les banquettes ministérielles, les conservateurs ont présenté un exposé économique. L'exposé économique de novembre 1984 en fut tout un. Il en est découlé une hausse de 15 p. 100 des tarifs du service de traversier de la côte est. Ce n'était

là que la pointe de l'aiguillon, qui est maintenant complètement enfoncé.

Le secrétaire parlementaire a dit que ce projet de loi n'était qu'une simple formalité. Il a cru comprendre que un ou deux députés voudront peut-être prendre la parole à ce sujet, mais il a fait savoir que le gouvernement avait déjà rebaptisé la société Marine Atlantic Inc., qu'il avait déjà séparé CN Marine de la société-mère, c'est-à-dire le CN, et que tout était déjà en place. N'est-ce pas caractéristique des conservateurs? Nous sommes le 29 mai 1986, le gouvernement demande au Parlement d'approuver et d'autoriser une série de mesures contenues dans un projet de loi, et voilà que le secrétaire parlementaire nous apprend qu'il s'agit d'une simple formalité puisque la chose est déjà faite. Non seulement ce projet de loi tourne le Parlement en dérision parce qu'il contient des choses qui ont déjà été réalisées sans l'autorisation du Parlement, mais il fait voir l'approche gouvernementale face à la population de la région atlantique. Personne n'est allé dans la région atlantique pour respecter l'engagement de consulter pris par le premier ministre (M. Mulroney) à l'été de 1984. Personne n'est allé dans la région atlantique respecter l'engagement de collaborer pris par le premier ministre à l'été de 1984.

La plupart des citoyens de la région atlantique ne comprendront vraiment l'impact de ce projet de loi que lorsqu'ils auront découvert que le voyage en transbordeur va coûter beaucoup plus cher, que beaucoup de services existants et de liaisons vont disparaître et que la fréquence de desserte ne sera plus la même. C'est de cette façon-là que Genghis Khan collaborait avec les populations des territoires qu'il envahissait. Il laissait sa carte de visite, chevauchant sur leurs terres, sur leurs villages et sur leurs têtes. Dans la région atlantique, nous n'avons pas besoin de ce genre de consultation à la Genghis Khan.

Je rappelle au gouvernement que les Canadiens de la région atlantique sont très attachés au vieux dicton: «Oeil pour oeil, dent pour dent». Celui qui traite cavalièrement leurs préoccupations, les choses qui sont indispensables à la santé de l'économie atlantique, celui qui laisse le carnage comme carte de visite, celui-là récoltera ce qu'il a semé. Les Canadiens de la région atlantique n'oublieront pas ceux qui prétendent les faire marcher à coups de botte.

J'aimerais aborder un instant un autre sujet qui se rattache indirectement au projet de loi C-88, dans le cadre du plan directeur du rapport du groupe de travail du vice-premier ministre. Il y a un chapitre de ce rapport qui est relié indirectement à ce plan, tendant à sabrer dans les services de traversiers, à relever les tarifs et à réduire la fréquence de desserte. Logiquement, on pourrait dire que si le gouvernement les prive dans un domaine, peut-être il leur donnera un meilleur service dans un autre domaine. Mais qu'est-ce que le rapport du groupe de travail dit au sujet d'un autre mode de transport à Terre-Neuve? Il dit en réalité deux choses. Tout d'abord, que suivant les conditions de l'union dont j'ai parlé il y a quelques instants, Terre-Neuve s'était vu «garantir» un service ferroviaire entre Port-aux-Basques et Nord Sydney; et, deuxièmement, que le gouvernement avait pris en charge la propriété du chemin de fer terre-neuvien. Ce service-là n'a pas été promis à Terre-Neuve, on ne le lui a pas fait passer sous le nez comme une carotte, on le lui a garanti.