

Marine Atlantique S.C.C.

Certes, la subvention accordée à CN Marine est énorme. On a rappelé ce soir qu'elle était de 55 p. 100. Il ne fait aucun doute que c'est là une forte somme que le gouvernement du Canada est appelé à dépenser. Toutefois, il importe aussi de faire entrer en ligne de compte les services assurés aux Canadiens. Ce facteur doit primer. Voilà à quoi doivent viser la CN Marine et la nouvelle compagnie, Marine Atlantique S.C.C. En plus de la subvention, le gouvernement du Canada verse à l'Atlantic Container Express, qui assure le transport direct des marchandises entre Montréal et Saint-Jean, une subvention annuelle s'élevant à des millions de dollars pour concurrencer CN Marine. Où tout cela nous mènera-t-il? Comme l'Atlantic Container Express est subventionnée pour concurrencer CN Marine, cette dernière perdra davantage d'argent et devra bénéficier de nouvelles subventions. Par conséquent, les secteurs privé et public sont tous deux subventionnés par le gouvernement du Canada. Toutefois, si nous supprimons la subvention accordée au secteur privé, celle consentie au secteur public diminuerait d'autant et les Canadiens économiseraient des millions de dollars par an. Voilà le fardeau que l'on impose à la nouvelle compagnie au départ. C'est le fardeau de l'insouciance totale du gouvernement à l'égard d'un service dont les habitants de la région de l'Atlantique sont tributaires.

Que fait CN Marine en matière de relations publiques dans les localités qu'elle dessert? Prenons le cas de Sydney Nord; CN Marine ne fera strictement rien pour indiquer où se trouve le centre commercial de cette localité. Elle ne veut même pas ériger un panneau indiquant où se trouve ce centre ou comment s'y rendre. En fait, elle décourage les automobilistes de laisser leur voiture et de se rendre à pied dans le centre de Sydney Nord, bien qu'il ne soit qu'à une centaine de mètres.

Avant de monter à bord du traversier à destination de Terre-Neuve, ces gens-là doivent attendre dans leur voiture pendant des heures, et CN Marine et le gouvernement du Canada ne leur fournissent rien pour les aider à patienter. C'est comme s'ils voulaient décourager les gens d'emprunter le traversier. Ce n'est pas comme si les voyageurs pouvaient s'y rendre autrement, et cela peut avoir des conséquences directes sur le tourisme à Terre-Neuve. Si les gens entendent parler d'attentes interminables et de départs retardés, ils vont tout simplement renoncer à se rendre à Terre-Neuve. En fait, cela décourage le tourisme dans cette province, alors même que le gouvernement de Terre-Neuve dépense des centaines de milliers de dollars en publicité. Le gouvernement du Canada va à l'encontre de celui de Terre-Neuve et nuit à cette province.

Par ailleurs, le gouvernement fédéral et le gouvernement de Terre-Neuve jouent à un petit jeu. Par l'intermédiaire du CN, le gouvernement fédéral discute de la possibilité de supprimer complètement le service ferroviaire à Terre-Neuve. Le gouvernement de cette province déclare qu'il ne veut absolument pas en entendre parler. Lorsque cette province s'est jointe à la Confédération en 1949, le gouvernement fédéral s'était engagé à maintenir le service ferroviaire et à n'y mettre fin qu'avec le consentement de la province. Évidemment, reste à savoir ce que le gouvernement de cette province exigera ou acceptera pour accorder sa permission. C'est une chose qu'il reste encore à déterminer.

On peut prévoir que les parties s'entendront sur un chiffre, car le CN a recours à son stratagème habituel qui consiste à

laisser le réseau se détériorer au point que personne ne voudra plus l'utiliser ou ne pourra plus le faire sans risques. Alors, des sommes considérables devront être investies pour rétablir un service normal, sommes que personne ne serait en mesure de payer. Dans cette éventualité, la province doit se faire à l'idée que le CN mettra éventuellement fin au service.

Qu'advient-il si le CN mettait fin au service ferroviaire à Terre-Neuve? L'étape suivante, qui ne serait pas longue à se produire, verrait l'abandon du service ferroviaire entre l'est de la Nouvelle-Écosse et l'île du Cap Breton. C'est là l'échéancier secret que le CN a élaboré au détriment des résidents des provinces de l'Atlantique. Pourtant, il en nie l'existence. C'est là l'échéancier secret qu'il cherche à réaliser et tous les efforts tendent vers cet objectif. Telle était la situation dans les ateliers de Moncton. Le CN ne donnait aucune indication de ce qu'il entendait en faire. Bien des fois on le lui a demandé. Il a annoncé aujourd'hui son intention de le vendre au secteur privé, en précisant que les travailleurs de Moncton ne perdraient pas leur emploi. J'aimerais savoir comment le gouvernement fédéral va faire respecter cette disposition. Une fois que les ateliers seront vendus, comment pourra-t-il empêcher la société privée de réduire ses effectifs? Une fois vendus, ils le sont pour de bon. Rien ne nous permettra de l'en empêcher à moins d'obtenir auparavant des conditions spéciales de l'acheteur, et je ne crois pas que l'on ait réussi à obtenir de telles conditions.

En terminant, je tiens à dire que la situation des transports dans la région de l'Atlantique est très mauvaise. La mesure à l'étude aura peut-être une incidence positive. Cela reste à voir. Il incombe largement au gouvernement fédéral de donner à la nouvelle société les instructions nécessaires pour qu'elle exploite ses services dans l'intérêt des Canadiens de l'Atlantique et veille à conserver les subventions de sorte que les tarifs ne soient pas haussés à tel point que personne ne pourra utiliser ces services.

M. Brian Tobin (Humber—Port-au-Port—Sainte-Barbe): Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir intervenir dans le débat sur le projet de loi C-88. Les députés d'en face essayaient de me détourner de mon devoir et de m'empêcher de profiter de cette dernière occasion pour tenter de redonner à la Chambre des communes une certaine sensibilité, compréhension et appréciation des valeurs qui font du Canada le pays que nous connaissons. Quand les députés d'en face trouvent le courage, l'intégrité et l'énergie d'intervenir pour défendre cette mesure, ils veulent nous faire croire, comme le secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Forrestall) a essayé de le faire il y a quelques jours, que le projet de loi est une mesure visant à changer la raison sociale d'une société d'État.

• (2110)

La mesure à l'étude vise à officialiser dans la loi la rupture du lien entre CN Marine et le CN qui s'est produite l'année dernière. Le secrétaire parlementaire et d'autres députés d'en face veulent nous faire croire que la Chambre des Communes n'a rien de plus à étudier ce soir qu'un changement de nom proposé dans le projet de loi C-88. Rien n'est plus faux. Au-delà du simple changement de nom de CN Marine en Marine Atlantique S.C.C., le projet de loi aura de profondes incidences pour les habitants de la région de l'Atlantique.