

Marine Atlantique SCC

Brunswick. Si on est de la Nouvelle-Écosse, la situation est différente. Il n'y a aucun accord concernant le transfert des pensions. Il en est de même pour Terre-Neuve. Quant l'employé est du Manitoba, il peut profiter d'un accord concernant le transfert des pensions. Le ministère fédéral des Transports, maintenant qu'il a créé cette nouvelle société d'État, devrait donc demander aux sociétés et aux ministères provinciaux de signer un accord concernant le transfert des pensions acquises à CN Marine en vue de protéger ces travailleurs.

La Commission canadienne des transports et le gouvernement fédéral ont décrété récemment que les garanties offertes par les conditions de l'union en matière de tarifs de transport des marchandises à travers le golfe ne s'appliquent pas. Cela signifie que les conditions de l'union qui figurent en noir sur blanc dans la Constitution canadienne ne sont pas valables. On nous dit que cela figure en noir sur blanc dans la Constitution et dans les conditions de l'union, mais cela n'y est pas réellement. Il s'en est suivi que la CCT a approuvé récemment de fortes hausses de tarifs pour le transport des marchandises d'un côté à l'autre du golfe. Si nous les laissons faire, les conservateurs vont imposer encore d'autres hausses car, conformément aux conditions de l'union, on ne peut facturer plus pour le transport des marchandises par traversier que pour la même distance par chemin de fer. Ainsi, en vertu des conditions de l'union, le transport des marchandises à destination et en provenance de Terre-Neuve était subventionné.

● (1230)

Pour la première fois depuis que Terre-Neuve fait partie du Canada, la Commission canadienne des transports déclare: «Bien que cela figure dans les conditions de l'union, nous ne pensons pas que cela s'applique vraiment en l'occurrence». C'est une grande décision que prend la CCT. Le ministre des Transports doit approuver ou rejeter cette interprétation des conditions de l'union.

Lorsque la CCT a rendu sa décision, j'ai demandé au gouvernement de Terre-Neuve ce qu'il en pensait. On m'a dit qu'il ferait appel de cette décision. Au dernier moment, on a prolongé le délai d'appel d'une semaine et la question est actuellement en appel. On ne peut certainement pas revenir sur ce qui se trouve dans les conditions de l'union. Si cela n'y figurait pas, tout serait différent. Mais cette condition s'y trouve et le gouvernement du Canada doit s'en rendre compte.

Voilà ce que je voulais dire au sujet du projet de loi à l'étude. Je constate que l'on cite le chiffre de \$2,344,473,774 pour la valeur des actions, en ce qui concerne le service. Certains pourraient se tromper et penser qu'il s'agit de la valeur réelle de la société ou que c'est le prix d'achat final du service. Ce n'est naturellement pas le cas.

Le CN fournit un service nécessaire entre les provinces. Je n'ai jamais pu comprendre pourquoi, en 1949, lorsqu'on négociait les conditions de l'union, nous n'avons pas mis noir sur blanc que ce service n'est en fait qu'un prolongement de la Transcanadienne, qu'il devrait être gratuit et que les frais de transport ne devraient pas être ajoutés au coût des biens et des services. En fait, toute la discussion au sujet de la survie du chemin de fer terre-neuvien a été provoquée par le fait que,

dans les comptes de la société ferroviaire de Terre-Neuve, le coût réel du transport des marchandises de Sydney-Nord à Port-aux-Basques s'ajoute au coût d'exploitation du chemin de fer de l'île même. Par conséquent, les livres du CN, qui sont tenus à son siège social de Montréal, montrent que la société de chemin de fer de Terre-Neuve perdra 40 millions de dollars cette année. Je conseille à tous ceux qui lisent ces chiffres de téléphoner au CN et de dire: «Est-il vrai que vous avez l'audace incroyable de calculer le coût du transport des marchandises par le chemin de fer de Terre-Neuve à partir du moment où ils sont déchargés d'un camion à Sydney-Nord? Les frais de chargement, de traversée du golfe et de déchargement s'ajoutent-ils au coût d'exploitation du chemin de fer de Terre-Neuve?»

Le président suppléant (M. Paproski): Je regrette d'informer le député que son temps de parole est écoulé. Y a-t-il des questions ou des observations? Le député de Vancouver—Kingsway (M. Waddell).

M. Waddell: Monsieur le Président, je voudrais formuler une observation et poser une question. En ce qui a trait à la solution tendant à faire du service de traversiers un prolongement de la route transcanadienne, c'est une chose que nous réclamons en Colombie-Britannique depuis des années. Nous prétendons, en fait, que ce service fait partie de la route transcanadienne et qu'il devrait être financé à ce titre. Ma question est la suivante. Je ne connais pas bien le traversier dont le député parle, car je vis sur la côte opposée. En Colombie-Britannique, notre système de traversiers est extrêmement efficace. Mon collègue nous a invités à ne pas prendre le traversier de nuit à moins de vouloir passer le lendemain dans un motel à récupérer. J'aimerais lui demander ce qu'il entend par là.

M. Baker: Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je signale que le hansard témoignera de ce que le député a dit, à savoir que les habitants de la Colombie-Britannique ont toujours soutenu que le système de traversiers de Terre-Neuve devrait être considéré comme faisant partie intégrante de la route transcanadienne.

M. Waddell: Mais!

M. Baker: C'est exactement ce que le député a déclaré. C'est ce qui figure au compte rendu. C'est ce qui a été enregistré et ce que les sténographes ont pris en note. Il se peut que le député veuille apporter des corrections. Pourquoi ne pas laisser cette affirmation au compte rendu? Pourquoi ne pas dire carrément que c'est là la position du député et celle des habitants de sa circonscription et de la Colombie-Britannique?

Le député a également prétendu que les habitants de la Colombie-Britannique n'éprouvent pas des problèmes semblables à ceux que j'ai décrits avec leur service de traversiers. En effet. La Colombie-Britannique n'est pas située à son point le plus proche à 100 miles du reste du Canada. Il s'agit en l'occurrence de 100 miles dans l'océan atlantique. Je suppose que le système est très difficile à exploiter. Si l'on devait me confier ce poste aujourd'hui, à temps partiel—et j'en serais ravi—sans traitement, j'examinerais la situation pour voir ce qu'il y aurait moyen de faire pour vraiment assurer le service. Je chercherais à satisfaire les besoins de la population.