Marine Atlantique SCC

Il était bien entendu à ce moment là qu'une initiative dans ce sens serait prise lorsque CN Marine serait en mesure d'être vraiment autonome. Les démarches dans ce sens ont commencé en décembre 1984, alors que le gouverneur en conseil a ordonné à la société d'agir comme si elle était une société-mère, conformément aux dispositions de la Loi sur l'administration financière. Cette initiative constituait une séparation de fait entre CN Marine et le CN. Le projet de loi C-88 ne fait que régulariser une situation qui existe déjà, je le répète.

Je voudrais parler de deux éléments essentiels du projet de loi. Le premier concerne un changement de nom et l'autre, un transfert de biens. La société s'appellera dorénavant Marine Atlantique SCC pour permettre de l'identifier plus facilement avec la région qu'elle dessert. Il y aura un transfert d'actions entre le Canadien National et la Couronne; cette dernière possédera par conséquent toutes les actions de CN Marine, c'est-à-dire de Marine Atlantique SCC, et la société deviendra donc une société d'État. Le changement de nom et de statut n'entraînera aucun changement matériel. Le même groupe de personnes continuera à exercer les mêmes fonctions et à offrir au gouvernement les mêmes services à contrat, dans la même société.

On peut raisonnablement s'attendre à ce que le rendement de la société augmente puisqu'elle ne sera plus conditionnée par les critères de rentabilité du CN; elle sera libre de devenir une société maritime autonome qui aura la possibilité d'accroître son rendement dans l'exécution des services qu'elle offre à contrat. Le projet de loi ne donnera pas plus ou moins de pouvoirs au gouvernement sur les activités de la société. Le gouvernement continuera à accorder des subventions aux services de traversiers de Marine Atlantique SCC, conformément aux ententes qui existent déjà. Les décisions relatives aux services et au tarif continueront à être prises par le gouvernement de concert avec tous les intéressés et il n'y aura aucun changement à cet égard.

Du point de vue pratique, le projet de loi ne changera rien pour les gouvernements provinciaux directement touchés par les activités de Marine Atlantique. Il faut cependant noter que la société a déjà prouvé sa détermination à assurer un bon service maritime en établissant deux bureaux vice-présidentiels à Saint-Jean, Terre-Neuve, et à Charlottetown, dans l'Île-du-Prince-Édouard, pour affirmer sa présence dans ces deux provinces.

Voilà donc les principes généraux du projet de loi. Je sais que d'autres députés tiennent à en parler. Nous serons très heureux d'entrer dans les détails du projet de loi pour répondre à toute question posée pendant le débat. Je recommande à la Chambre d'adopter le projet de loi.

D'une certaine façon, c'est une mesure de nature purement administrative. Je le répète, elle ne fait que rendre officielle une situation qui existe depuis déjà longtemps. Si les députés

sont d'accord, j'espère que nous pourrons aujourd'hui adopter le projet de loi à toutes les étapes à la Chambre.

M. Brian Tobin (Humber—Port-au-Port—Sainte-Barbe): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui dans le cadre du débat sur le projet de loi C-88, tendant à autoriser l'acquisition de Marine Atlantique SCC et à prévoir des mesures corrélatives.

Tous ceux qui ont écouté la présentation du secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Forrestall) auront eu l'impression que nous ne faisons aujourd'hui qu'accorder l'autorisation du Parlement pour l'acquisition de Marine Atlantique SCC. Les membres du public devraient cependant savoir que Marine Atlantique SCC s'appelle maintenant CN Marine et que le projet de loi prévoit davantage qu'un simple changement de nom. Le gouvernement veut, d'un grand coup d'épée, séparer du Canadien National la division appelée CN Marine, qui s'occupe des services de traversiers sur la côte est du Canada. Le gouvernement veut donc séparer CN Marine du Canadien National et lui donner un nouveau nom.

Les députés doivent se demander pourquoi le gouvernement du Canada veut séparer CN Marine du Canadien National. Il s'agit d'une grande entreprise de transport qui symbolise le fait que l'unité nationale du Canada repose sur un réseau de transport national. Voilà comment notre pays a été bâti et c'est pour cela que sir John A. Macdonald a construit un chemin de fer d'un bout à l'autre du Canada. Il ne l'a pas fait parce qu'il voulait que le train aille de la côte est à la côte ouest du Canada. Il ne l'a pas fait parce que c'était vraiment rentable à l'époque; ce ne l'était pas. Il ne l'a pas fait parce que cela produirait des recettes pour le gouvernement du Canada. Il l'a fait parce qu'il voulait que les Canadiens d'un océan à l'autre aient le sentiment de leur identité nationale. Il savait que, pour que le Canada se développe comme nation et que ses habitants aient en commun le sentiment de leur appartenance à ce pays et des possibilités qu'il offre, il devait y avoir quelque chose pour unir ses diverses régions. Il a donc construit un chemin de fer national d'un océan à l'autre.

Le Canadien National a pris de l'expansion et s'est lancé dans bien d'autres domaines. Il a répondu aux besoins des Prairies, de l'arrière-pays et du Grand Nord. Il a été un moteur du développement industriel en Ontario et au Québec. Il a fourni un service de traversiers aux quatre provinces situées sur la grande côte de l'Atlantique, dont deux sont des îles. Les habitants de ces quatre provinces se sont rendu compte que, pour participer pleinement à la Confédération, à l'activité du pays et à son économie, à cause de leur situation géographique et de leur isolement, du moins à l'époque, il leur fallait le meilleur réseau de transport possible. Ce réseau, CN Rail l'a apporté à tout le Canada atlantique en faisant l'acquisition du chemin de fer de Terre-Neuve quand Terre-Neuve est entrée dans la Confédération en 1949.