

Les transports

M. Mazankowski: Parlez-en à votre collègue!

M. Lang: Ces modifications à la loi nationale sur les transports redéfinissent à l'article 3, des propositions et des énoncés de principe touchant les transports qui ont été négociés avec soin avec les premiers ministres des provinces Atlantiques et acceptés par eux comme étant tout à fait satisfaisants. Ces propositions et énoncés de principes contiennent des dispositions concernant les tarifs-marchandises et la réglementation des tarifs maximums en réponse directe aux vœux de l'Ouest. Au grand étonnement de mes collègues, si le bill n'a pas franchi toutes les étapes jusqu'à son adoption finale, en dépit du fait qu'il s'agissait d'un bill répondant directement aux exigences de l'Ouest voulant qu'on règle les inégalités de tarifs sur les longs et courts parcours, qu'on contrôle les tarifs-marchandises trop élevés dans certains cas, c'est, entre autres raisons, que l'un après l'autre les députés conservateurs de l'Ouest y ont fait de l'obstruction.

Des voix: Bravo!

M. Lang: Monsieur l'Orateur, le député de Vegreville a dit ne pas aimer notre politique maritime. Nous avons formulé une politique précise concernant le transport maritime dont bien des aspects sont conçus pour répondre dans le détail aux besoins actuels. Le fait est que les conférences sur le commerce maritime, les accommodements entre les pays et d'éventuelles initiatives de l'Organisation des Nations Unies nous obligent à faire face à l'éventualité où nous devons être en mesure d'agir; en conséquence, nous avons annoncé notre intention de présenter une mesure législative à cet égard.

Bien sûr, certains groupes aimeraient nous voir prendre des dispositions supplémentaires. Nous avons déjà exprimé notre préférence particulière pour une présence maritime canadienne dans l'Arctique, ce qui est de première importance dans la mise au point de la technologie de l'Arctique et dans le développement du transport maritime du Canada. Nous avons à maintes reprises exprimé l'avis que, comme question de politique, une industrie maritime peu coûteuse est extrêmement importante pour le Canada, ses importateurs et ses exportateurs. Les conservateurs ne le savent peut-être pas, mais le Canada vit de ses exportations, de ses importations, de son commerce, et nous ne voulons pas de politiques protectionnistes dans le secteur du transport maritime, pas plus qu'eux dans le domaine du commerce.

Nous sommes en train de créer un contexte maritime dans lequel nous pouvons nous protéger nous-mêmes tout en nous assurant l'avantage que représente l'économie d'un transport maritime moins coûteux de par le monde. Nous ne sommes pas allés, et n'irons pas, jusqu'à protéger un transport maritime hauturier qui coûte plus cher aux expéditeurs de produits canadiens.

● (1800)

Lorsqu'il dit qu'il est favorable à ce genre de transport à un coût supérieur, le député de Vegreville ouvre la voie à son collègue de Dartmouth, mais je suis un peu surpris qu'il défende cette politique. Évidemment, il est courant de voir les conservateurs proposer une politique un jour, l'abandonner le lendemain et en inventer une troisième le surlendemain, comme ils l'ont fait dans l'affaire des déficits et au sujet de la négociation de la souveraineté-indépendance. Nous avons déjà

[M. Lang.]

vu le parti conservateur énoncer le même jour deux politiques différentes pour deux parties du pays afin de se rendre populaire partout. C'est parfaitement excusable d'un parti de l'opposition tant qu'il demeure dans l'opposition parce qu'on peut se livrer à un pareil manque de sérieux que lorsqu'on n'a aucune décision à prendre. Le parti conservateur peut donc se contredire lorsqu'il passe d'une partie du pays à l'autre.

Sans doute le député de Vegreville voulait-il faire croire que nous avions fait peu pour les transports au Canada, mais tout observateur impartial—peut-être s'en trouve-t-il parmi les conservateurs—reconnaîtra que le CN et Air Canada sont administrés d'une façon plus rationnelle et qu'ils sont plus efficaces que jamais. Ces deux sociétés—je le dis sans vouloir vexer mes amis du Nouveau parti démocratique—sont maintenant exploitées avec profit. Le profit, après tout, est le salaire de l'investissement, et sans doute que même un député néo-démocrate reconnaîtra que les investissements n'ont de sens que s'ils rapportent.

C'est vrai qu'en ce qui concerne Air Canada et le CN, nous avons pu dire—ces temps sont maintenant révolus—que puisque ces sociétés appartenaient au gouvernement, celui-ci devait continuer d'engager des capitaux à leur égard même si ces capitaux ne rapportaient rien. Cette thèse était évidemment dangereuse du fait qu'elle n'incitait pas les administrateurs de ces sociétés de la Couronne à l'efficacité. Par ailleurs, elle était injuste à l'égard des concurrents de ces sociétés, qu'il s'agisse par exemple des entreprises de camionnage, d'autres sociétés ferroviaires ou aériennes. Par conséquent, nous avons adopté le principe qu'une entreprise doit satisfaire à des normes de rendement et constituer une source de profit en rapport avec l'investissement.

Nous commençons à en voir les effets. Le député de Vegreville n'a pas parlé de VIA Rail, où nous avons appliqué une toute nouvelle politique en matière de voyage par chemin de fer. La direction de la compagnie cherche maintenant à gérer le service voyageurs avec bon sens et à refaire la clientèle des chemins de fer en persuadant les gens que c'est un bon moyen de transport. Nous constatons déjà une augmentation de 15 p. 100 du nombre des voyageurs, et ce n'est qu'un début. Ce n'est qu'un début en effet, car nous aurons du nouveau matériel important, savoir les dix nouveaux trains légers, rapides et confortables, fabriqués au Canada, encore en commande et qui ne seront mis en service qu'en 1980. VIA Rail offrira alors un tout nouveau service. Nous avons certes redressé intelligemment un service voyageurs qui allait se détériorant, et nous continuerons à tâcher d'offrir un service meilleur et plus efficace.

Je ferai remarquer en passant qu'à l'occasion des négociations difficiles et délicates qu'il a fallu mener avec le Canadien National et le Canadien Pacifique pour en faire émerger VIA Rail, il nous a fallu également traiter avec les employés des deux compagnies ferroviaires dont une partie est passée au service de la nouvelle compagnie, VIA Rail, et nous avons eu les relations de travail les meilleures qui se puissent désirer avec les dirigeants syndicaux pour en arriver à des arrangements et à des ententes qu'ils ont déclarées être un exemple à suivre pour les autres.

Des voix: Bravo!