

*Politique nationale des transports*

Il serait peut-être bon également, j'en profite pour le suggérer tout de suite bien qu'il serait peut-être plus approprié de le faire pendant une discussion de la politique du transport maritime, d'accélérer l'établissement de sociétés de la Couronne indépendantes chargées de l'exploitation des services de traversée entre la terre ferme et les provinces maritimes insulaires. Eux aussi sont affectés par les grèves du CN et du CP. C'est une chose à laquelle le ministre devrait réfléchir, et j'espère qu'il le fera.

● (1620)

Quant aux directives du premier ministre (M. Trudeau), je doute qu'il soit capable de diriger une vente de charité. Il n'a aucun sens pratique et je doute qu'il soit d'une aide quelconque au ministre des Transports. Néanmoins, ce n'est certes pas le cas du ministre lui-même et de certains de ses collègues. J'espère qu'il conviendra qu'à l'heure actuelle, nous ne voulons pas exclure le secteur privé de nos réseaux de transport nationaux. Je ne suis pas surpris de voir le NPD préconiser ce genre de mesures dans cette motion. Cela concorde avec les principes du socialisme, et bien que le parti conservateur-progressiste ne puisse encore être d'accord avec eux, nous aimerions pouvoir respecter la sincérité de nos amis de gauche.

Nombre de Canadiens savent combien il est difficile de croire en la philosophie actuelle du NPD, car même leurs propres partisans se rendent compte qu'ils ne sont pas sincères et ont perdu toute crédibilité en tant que parti de l'opposition, sans avoir, par ailleurs, le courage de former une coalition déclarée avec les ministériels. Comme le dit la Bible, le chef du NPD a dû être mordu comme par un serpent en lisant dans le *Sun* de Vancouver du 2 mars que l'un des candidats nommés par le NPD fédéral, Ken Novakowski, a retiré sa candidature car, comme le disait cet article:

Le caucus du parti fédéral a fait trop de promesses, . . .

Ce parti a apporté son appui à quelques mesures législatives passablement insipides.

Les principes du NPD sont plus importants que de gagner ou de perdre quelques sièges.

Il semble qu'aux yeux de ses partisans extérieurs, il ait certains principes, mais, à la Chambre, sa crédibilité a diminué. Il est intéressant pour nous, membres de l'opposition officielle, de regarder et d'écouter ce que nos amis de la gauche disent sur les transports et sur d'autres sujets également. Ils peuvent expliquer et rationaliser tout ce qu'ils veulent. Ils revendiquent l'honneur de tout ce que la Chambre a fait de constructif mais ils n'acceptent pas le blâme ou la critique.

Le chef du Nouveau parti démocratique, avocat connu, a présenté une nouvelle notion juridique ou parlementaire—on pourrait l'appeler «la responsabilité sans culpabilité». Il critique sévèrement le gouvernement pour ses nombreux échecs en matière de transports et dans d'autres domaines, mais la seule fois où il paraît sincère, c'est lorsqu'il attaque l'opposition officielle. Il doit penser ainsi: «Le gouvernement ne fait rien, attaquons donc l'opposition et rejetons la responsabilité sur elle.» Il ne se considère pas comme membre de l'opposition.

Monsieur l'Orateur, les membres du parti conservateur progressiste se rendent compte que les problèmes de transports sont énormes, mais on peut accomplir beaucoup avec de la détermination et une approche pragmatique et positive, en prenant les mesures qui s'imposent. A mon avis, la majorité des députés sympathisent avec le ministre lorsqu'il dit qu'il ne semble pas avoir assez d'autorité pour

[M. MacKay.]

prendre les décisions administratives et politiques qu'il juge nécessaires.

Nous prônons un réexamen immédiat des objectifs actuels et des politiques de gestion d'Air Canada. A notre avis, l'objet doit être de s'assurer que ces sociétés de la Couronne consacrent suffisamment d'énergie à leur rôle principal qui consiste à offrir un service efficace de transport des marchandises et des passagers dans le pays et qu'elles cessent de participer à des activités qui ne leur sont que secondaires. Il est grand temps que le rôle premier des transports dans ce pays soit réalisé et que ces sociétés y consacrent leurs énergies.

J'aimerais faire à la Chambre une suggestion même si cela n'est pas vraiment en rapport avec ce que j'ai déjà dit. En ce qui concerne la sécurité des transports, je crois que les ministres devraient envisager soigneusement de rendre publiques les conclusions des enquêtes menées par la Commission canadienne des transports, par son ministère et par d'autres organismes d'enquêtes, à la suite des accidents. Le secret qui entoure actuellement ces affaires découle d'une attitude que je trouve déplorable de la part de la direction de nos sociétés de la Couronne.

Il est évident que le ministre des Transports n'est pas capable d'exercer un contrôle suffisant sur les Sociétés de la Couronne ni sur le secteur privé en matière de transport. Il est certain, comme l'ont fait remarqué des députés de tous les partis qu'il est possible d'exercer certains pouvoirs en vertu de la loi nationale sur les transports et, comme l'a fait remarquer le député de Peace River (M. Baldwin) hier, en vertu de la loi sur les chemins de fer. Si le ministre veut vraiment plus de pouvoirs pour s'attaquer à ces problèmes, je suis sûr qu'il les obtiendra rapidement s'il présente une proposition concrète qui prouvera sa volonté de prendre des mesures efficaces.

Si les députés ont tellement répugné à adopter le bill sur le financement du CN, c'est à cause de l'attitude dont je viens de parler. Ce bill qui s'intitule maintenant le bill C-5 et qu'on a déjà connu comme le bill C-164 et avant cela le bill C-4 a une histoire absolument ridicule. Cela montre la façon dont ces sociétés de la Couronne sont dirigées. Si vous examinez l'histoire de ce bill, il est facile de voir pourquoi les députés en ont marre de la façon dont le gouvernement règle cet aspect du financement des sociétés de la Couronne. Rien d'étonnant si le gouvernement a du mal à faire adopter ce bill.

Les dirigeants d'Air Canada et du CN ne dévoileront ni le salaire ni les attributions de leurs nombreux vice-présidents. La Société Air Canada m'avait promis lors des dernières audiences du comité qu'elle me révélerait la somme qu'elle a payé en loyers l'année dernière, mais je n'ai pas encore reçu ces renseignements. Toute l'administration financière du CN et d'Air Canada devrait être changée et je propose au gouvernement de le faire, monsieur l'Orateur.

En fait, nous étudions maintenant le financement du CN et d'Air Canada pour la période comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 1971 et le 30 juin 1974. Le seul fait que la chose soit possible montre combien le Parlement a peu de contrôle sur cet aspect des sociétés de la Couronne. Il est évident que les affaires financières du CN et d'Air Canada ne relèvent plus vraiment des représentants élus. Je dis à mes amis à ma gauche: Pourquoi nationaliser tous les moyens de transport au Canada quand le gouvernement ne peut contrôler notre Commission des transports existante?