

Au cas où l'honorable député d'en face, représentant des provinces atlantiques, croirait tout perdu, en ce sens que personne ne s'arrêterait à ces problèmes, je dirai que le comité a été très franc et a indiqué que le problème essentiel n'est pas celui des crédits. Il atteste de dépenses extrêmement significatives pour les chemins et les routes et diverses subventions...

M. l'Orateur: A l'ordre. Je regrette de devoir interrompre le ministre, mais son temps de parole est écoulé et l'ordre de la Chambre exclut tout temps additionnel.

M. Les Benjamin (Regina-Lake Centre): Monsieur l'Orateur, au cours de chaque session du Parlement nous sommes appelés deux ou trois fois, à débattre la question des réseaux de transports nationaux. Historiquement, et depuis des années...

M. Nowlan: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement...

M. l'Orateur: Le député invoque-t-il le Règlement?

M. Nowlan: Oui. Je connais l'ordre adopté par la Chambre mais au cours de son exposé le ministre a déclaré qu'il espérait déposer le deuxième rapport de l'organisme fédéral-provincial auquel, je crois, il s'est reporté au cours de son exposé.

M. l'Orateur: C'est également ce que je pensais. Le ministre a bien demandé de le déposer à la fin de son discours. La Chambre l'autorise-t-elle à déposer ces documents?

Des voix: D'accord.

M. Benjamin: Monsieur l'Orateur, voilà des années que les problèmes que soulèvent nos réseaux de transports nationaux n'ont pas évolué. Ces problèmes n'ont subi aucun changement fondamental, pas plus que les solutions proposées par les vieux partis qui, tour à tour, ont dirigé le pays ces 100 dernières années.

Je tiens à informer le ministre que personne ne prétend que le Parlement, le cabinet ou lui-même interviennent pour nuire au bon fonctionnement de nos réseaux ferroviaires ou aériens. Personne ne prétend un instant que le Parlement ou le ministre lui-même cherchent à gérer nos chemins de fer ou nos lignes aériennes à la petite semaine. Il n'en a jamais été question. C'est un faux argument. Personne ne prétend que le ministre ou le gouvernement agissent ainsi. Le problème c'est qu'à moins de modifier par la base nos politiques, le cadre même dans lequel nos transports nationaux doivent fonctionner, nous continuerons d'avoir toujours les mêmes difficultés.

Le ministre parle de la Commission canadienne des transports, du fait qu'elle a su respecter les exigences de la loi nationale sur les transports. Je n'en doute pas un instant. Mais, monsieur l'Orateur, la loi a été conçue pour nuire aux meilleurs intérêts des Canadiens dans diverses régions, et pour favoriser ce que le ministre lui-même a qualifié de réseau des transports à but lucratif.

Quand on parle de la CCT, on se rappelle l'histoire de la mouffette et des poulets. Quand vous comparez devant la CCT quand vous voulez une audience, ou aller en appel, ou faire une demande au nom d'un chemin de

fer ou d'une ligne aérienne, la Commission, il va de soi, respecte toutes les formes exigées par la loi. C'est un peu comme ce qui se passe quand une mouffette s'introduit dans un poulailler. La mouffette rapporte chez elle plusieurs poulets. A leur arrivée, ceux-ci déclarent qu'ils veulent interjeter appel. «Très bien, dit la mouffette, vous aurez une audience en bonne et due forme.» Les poulets ont alors une audience conforme à toutes les règles établies par les mouffettes, et ils finissent quand même par se faire manger.

C'est ainsi que la CCT procède lors de l'audition des demandes relatives à l'abandon de services ferroviaires et à la fermeture de gares. Des vingtaines de gares ont été fermées l'an dernier dans l'Ouest du Canada. Même les instances et mémoires présentés par des députés et des sénateurs à cet auguste organisme, la CCT, ont reçu un traitement expéditif. En quelques jours, les chemins de fer ont reçu l'autorisation de fermer des vingtaines de gares. En effet, monsieur l'Orateur, nous finissons encore une fois par être mangés. Je suis d'avis que ce problème persistera tant que notre politique et le cadre dans lequel nos systèmes nationaux de transport doivent fonctionner, n'auront pas été profondément remaniés.

• (1600)

La largeur du Canada est de 4,500 milles et sa superficie de près de 4 millions de milles carrés, pour une population ne dépassant pas 22 millions d'habitants, et pourtant nous acceptons toujours un système de transport qui pourrait suffire à un pays quatre fois plus petit, mais dix fois plus peuplé. De plus, monsieur l'Orateur, cette grande superficie et ce petit nombre d'habitants ne constituent pas la seule réalité géographique, puisque nous refusons, en tant que nation, d'en reconnaître une autre. Nous sommes une nation nordique apparemment incapable de se conduire en conséquence. Nous construisons des routes, des maisons et des voitures qui conviendraient à des régions situées à mille ou à deux mille milles plus au sud. Nos réseaux de transport et de communication ne sont pas encore en mesure de faire face à nos conditions géographiques et climatiques. On pourrait énumérer toute une liste de carences que notre réseau ferroviaire traversant les Rocheuses, a présentées l'hiver dernier. A entendre le ministre responsable de la Commission canadienne du blé (M. Lang), on croirait que c'est le premier hiver qui a vu des glissements de roches ou de neige. Notre réseau n'est pas adapté à notre géographie.

En matière de transport, le Canada a adopté des préceptes économiques et des méthodes classiques que d'autres pays ont depuis longtemps rejetés. Nous continuons à les respecter bien que leur application et leur résultat ne répondent ni à nos besoins ni aux nécessités d'un pays nordique dont la population est clairsemée sur une si grande étendue. Pour rester unis, ce qui suppose que nous pouvons communiquer facilement et à bon compte d'un bout à l'autre du pays—sans l'aide de «Maman Bell»—qu'un nombre toujours croissant de Canadiens peuvent se déplacer à des prix abordables et que les marchandises sont transportées de Halifax à Vancouver à des tarifs partout uniformes, il nous faut avant tout un système public de transport et de communications financé et exploité par le gouvernement, qui assurerait l'unité et l'indépendance du Canada.