

*Chemins de fer*

savoir quel groupe d'hommes et quel parti peut fournir au Canada l'autorité nécessaire pour résoudre ses problèmes.» A l'heure actuelle, ces paroles doivent sonner bien creux, même pour les ministériels de l'arrière-banc. Pour être plus précis, il n'y a pas eu de direction dans le domaine des transports et le ministre lui-même ne s'est pas intéressé le moins au monde aux transports.

J'aimerais terminer en disant que nous ne pouvons qu'espérer que notre problème en matière de transports sera réglé en partie si le ministre des Transports est remplacé le plus tôt possible.

**M. Les Benjamin (Regina-Lake Centre):** Madame l'Orateur, depuis bien des années, depuis 40 ou 50 ans même, nombre de personnes dans bien des régions du pays attendent qu'on modifie nos tarifs-marchandises, que le parlement adopte des mesures à cet égard. J'avais espéré que le gouvernement aurait jugé la situation assez urgente pour qu'on puisse en débattre un peu plus vite ce soir, mais on n'a pu se mettre d'accord et je dois bien me soumettre.

Depuis près de deux ans, le gouvernement et le ministre des Finances nous promettaient une mesure appropriée. Le bill ajoute à la loi sur les chemins de fer une nouvelle disposition autorisant le ministre des Transports (M. Marchand) à exiger des sociétés ferroviaires des renseignements précis sur leurs coûts, soit à sa demande ou à celle des provinces, et à leur demander de divulguer ces renseignements aux provinces. Comme l'a rappelé le député de Lisgar (M. Murta), ces données seront confidentielles. La première question que je voudrais poser au ministre et aux députés est celle-ci: pourquoi ces données doivent-elles être confidentielles? Je n'en vois pas la nécessité, surtout quand il y a absence de compétition. Elles devraient être à la rigueur quand il existe un semblant de concurrence dans les transports. Même le ministre a admis que la concurrence n'existe pas dans les transports au Canada.

J'appuie donc le député de Lisgar espérant que le ministre verra lui-même à amender le bill, sans que nous essayions nous-mêmes d'amender le bill de sorte que le ministre y soit obligé au lieu de simplement pouvoir le faire. Je suis persuadé que le ministre accepterait de modifier sa loi en ce sens.

● (2200)

J'ai un tas d'extraits de discours du ministre et du premier ministre (M. Trudeau), mais je serai indulgent envers les députés ce soir, madame l'Orateur, et je ne les citerai pas tous. Je tiens cependant à en citer quelques-uns pour démontrer ce que je crois être la vérité, c'est-à-dire que le ministre des Transports n'a pas l'appui de ses collègues du caucus et du cabinet pour faire ce qu'il souhaiterait pour le bien du secteur des transports au Canada. On n'a qu'à voir le ministre responsable de la Commission canadienne du blé courir d'un bout à l'autre du pays faire des déclarations à propos du taux du Pas du Nid-de-Corbeau, du blocage du tarif-marchandises, des abandons d'embranchements et d'autres questions relatives aux transports qui relèvent de la compétence du ministre des Transports pour constater à quel point ce dernier est affaibli par ses collègues.

Le bill ne constitue qu'un pas modeste dans la voie de la divulgation des coûts d'exploitation. Le ministre a promis une nouvelle loi sur l'information relative aux transports avant les élections et le premier ministre l'a promise au cours de la campagne électorale. Lorsqu'elle nous sera présentée, nous réclamerons que la disposition relative à la

[M. Murta.]

divulgation de ces renseignements s'étende à tous les modes de transport régis par le gouvernement fédéral. Nous ferons des pressions pour en obtenir la divulgation complète non seulement pour la gouverne des gouvernements provinciaux mais pour celle du grand public dans le cas des secteurs qui bénéficient de fortes subventions. Tous les modes de transport au Canada reçoivent des subventions considérables. Les subventions aux compagnies de chemins de fer ressortent clairement de l'ensemble, mais les subsides les plus considérables qui vont aux secteurs des autoroutes, du camionnage et du transport aérien ne sont pas aussi facilement connus. Il n'existe pas de véritable concurrence dans la plupart des secteurs du transport au Canada, aussi le secret ne se justifie-t-il aucunement. Le public a le droit de savoir, et le Parlement a le droit de savoir.

Il ne suffit pas que les sociétés ferroviaires se contentent de dévoiler leurs dépenses. Pour ma part, je ne crois pas à l'exactitude de leurs chiffres, et le ministre, les provinces et le Parlement doivent avoir la certitude que leurs frais ne sont pas gonflés. Si le ministre n'a pas le droit de vérifier les frais que prétendent subir les sociétés ferroviaires pour les tarifs marchandises, les lignes d'embranchement, etc., j'espère qu'il le demandera par un amendement à ce bill.

Selon le député de Lisgar, ce bill serait une plaisanterie, car le gouvernement a déjà le pouvoir qu'il réclame. C'est sûrement vrai dans certains cas, mais il est, à mon avis, significatif que les provinces s'obstinent à vouloir cette loi sur la divulgation. Cela me laisse croire qu'elles ne se fient pas aux chiffres qui ont été donnés. Je n'ai qu'à citer à ce sujet le premier ministre de l'Alberta. Les premiers ministres des autres provinces de l'Ouest étaient d'accord avec lui et je suis sûr que ceux des provinces de l'Atlantique le seraient aussi. En mars 1973, le premier ministre Lougheed disait:

Nous demandons au gouvernement fédéral d'ordonner aux deux compagnies nationales de chemin de fer de fournir tous les renseignements voulus sur leurs coûts aux gouvernements provinciaux intéressés.

Le fait que les gouvernements provinciaux désirent cette loi me donne à penser qu'ils n'ont pas confiance dans les chiffres fournis par les compagnies. Les quatre premiers ministres de l'Ouest ont réitéré leur demande en juillet 1973 et ont obtenu du gouvernement fédéral la promesse qu'ils obtiendraient des renseignements sur les coûts des chemins de fer. En novembre 1973, le ministre déclarait à la Chambre:

Nous nous sommes engagés envers l'Ouest à informer les provinces de tous les détails des structures tarifaires des chemins de fer.

Comme il a déclaré lui-même que le gouvernement avait pris un engagement je lui demande pourquoi on a employé le mot «peut» dans la loi au lieu du mot «doit». Plus tard en novembre, le ministre a déclaré:

on s'est entendu pour que la Commission des transports et les sociétés de chemins de fer fournissent les renseignements aux provinces qui les demandent. Celles-ci ont posé un certain nombre de questions précises dont elles doivent recevoir la réponse.

Le ministre pourrait peut-être nous dire lorsque nous nous formerons en comité si les compagnies ont répondu à ces demandes. J'aimerais également savoir quels sont les renseignements que les provinces ont demandés et n'ont pas encore reçus. Le fait est que les provinces veulent tous les renseignements utiles c'est-à-dire non seulement sur les tarifs-marchandises, mais sur le coût d'exploitation des lignes d'embranchement, etc. La promesse faite par le ministre et le premier ministre s'applique à tout.