

Chemins de fer

règle le conflit d'autorité persistant qui oppose le ministre et la Commission depuis quelques années. Dans certains cas, comme c'est la Commission qui est l'organe légalement établi de réglementation du transport, c'est elle qui devrait avoir nécessairement le contrôle sur les données de coût des sociétés ferroviaires simplement parce qu'elle a le pouvoir de contrôler les tarifs de tout mode de transport au Canada. Il semblerait que le ministre ait jugé utile, du point de vue politique, d'assumer ce contrôle surtout en ce qui concerne l'Ouest canadien, et je dirais que c'est pour cette seule raison que nous étudions cette loi.

A l'heure actuelle, l'efficacité de tout le ministère des Transports est la cible des critiques les plus sévères et d'un grand scepticisme. Le ministre a admis publiquement que la confusion totale régnait dans le secteur des transports. Il le déclarait déjà en mars 1974, il y a près d'un an. On a bloqué les tarifs-marchandises pendant 18 mois et c'était, pour reprendre les propres termes du ministre, pour se donner le temps de formuler une politique plus équitable. Voilà que nous nous retrouvons sans aucune politique et rien n'indique que nous en aurons une prochainement.

● (2150)

Personne au pays, je pense, n'ajoute foi aux paroles du ministre des Transports (M. Marchand), lorsqu'il nous annonce pour bientôt une politique de transport. Nous avons vu le ministre de la Justice (M. Lang) intervenir au sujet d'une décision juridique et légitime prise par la Commission canadienne des transports dans l'intérêt public, et réduire à néant les effets de cette décision. Le ministre de la Justice, pour sa part, a fait des déclarations contraires à celles du ministre des Transports au sujet des tarifs-marchandises du Pas du Nid-de-Corbeau.

Nous avons vu des cas où le président de la Commission canadienne des transports et le ministre se renvoyaient constamment la balle sur la question d'autorité. Nous avons assisté à la création de nombreuses administrations de pilotage, qui sont complètement autonomes et sur lesquelles le ministre n'exerce aucune surveillance. En ce qui concerne les sociétés ferroviaires, la situation, d'après le ministre lui-même, se résume selon toute apparence à ceci, et je cite ses paroles:

... lorsqu'elles considèrent qu'elles ne font pas d'argent en investissant dans des wagons, elles n'en construisent pas.

Le ministre a prononcé ces paroles le 21 mars 1974, comme en fait foi la page 737 du *hansard*. Ainsi les chemins de fer portent atteinte à l'efficacité du transport du grain ainsi qu'à notre réputation de fournisseur de grains dans le monde. Le réseau ferroviaire du Canada est en butte à des inefficacités de toutes sortes qui, au dire du ministre, ne dépendent pas de lui. Ainsi, le nombre des déraillements augmente d'année en année et l'on ne fait rien. L'initiative fait défaut dans ce domaine et l'on ne prend aucune mesure positive. Il y a une pénurie constante de wagons couverts et, sous le régime de la Commission canadienne des transports, l'entretien des chemins de fer est insignifiant, c'est le moins que l'on en puisse dire.

Encore une fois, le ministre prétend que cela ne dépend pas de sa volonté et pourtant, le président de la Commission canadienne des transports prétend que le ministre a l'autorité voulue pour commander aux sociétés ferroviaires d'améliorer leurs services.

L'article 100(1) de la loi sur les chemins de fer stipule que, chaque fois que le ministre sait qu'un chemin de fer dont la construction a été subventionnée par des fonds

publics ne peut être exploité avec sûreté et d'une manière efficace, il peut demander à la Commission de rendre une ordonnance portant que ce chemin de fer ou son matériel, ou les deux, soient mis en état de donner un service sûr et efficace. La Commission est autorisée à rendre pareille ordonnance, et l'ordonnance peut préciser quelles réparations, améliorations ou additions doivent être faites à ce chemin de fer, à son matériel, ou aux deux, et dans quel délai elles doivent être entreprises et achevées.

On se sert du terme «peut» dans le paragraphe pour indiquer que le ministre peut le demander à sa discrétion. Ce dernier ne cesse de répéter qu'il n'a pas cette discrétion, et on ne peut qu'en conclure qu'il s'esquive encore et qu'il n'est toujours pas intéressé ou ne comprend pas l'importance des transports au Canada.

Toutefois, en tant que ministre de la Couronne chargé de sauvegarder l'intérêt public—par opposition aux intérêts privés—et en tant que mandataire de l'intérêt du public qui a subventionné le chemin de fer, il doit exercer sa discrétion dans l'intérêt public. La demande du ministre, quand elle est présentée, doit l'être dans une forme prescriptive, c'est-à-dire que le chemin de fer doit être mis en état de donner un service sûr et efficace, si c'est vraiment ce que veut le ministre. Ce pouvoir que la loi sur les chemins de fer confère au ministre est confirmé par l'article 48 de la loi nationale sur les transports.

Encore ici, monsieur l'Orateur, l'article 50 de la loi nationale sur les transports autorise le gouverneur en conseil—on suppose sur la recommandation du ministre—à renvoyer à la Commission canadienne des transports toute question prescrite en vertu de la loi sur les chemins de fer pour qu'elle prenne des mesures à cet égard, et la Commission doit sans délai se conformer aux directives que comporte ce renvoi. Pourtant le ministre n'a fait aucun geste pour user de l'autorité qui lui est conférée et les divers articles de la loi que j'ai cités autorisent le gouvernement à aller de l'avant pour essayer de résoudre un bon nombre de nos problèmes dans le domaine des transports. Cela s'applique particulièrement au petit bill à l'étude, qui n'est qu'une comédie politique.

Des voix: Bravo!

M. Murta: Par conséquent, le sens profond des dispositions du bill et l'utilisation constante du mot «peut», qui laisse entendre que le ministre a un pouvoir discrétionnaire, signifient que la mesure sera inefficace et inutile. Pour cette raison, nous avons l'intention de modifier le bill afin de garantir que son application se fera dans l'intérêt du public.

Il y a presque un an, à un mois près, que le ministre a avoué pour la première fois que le système était un fouillis et pourtant absolument rien n'a été fait. Son discours de ce soir indique qu'on ne fera probablement rien. Les promesses électorales faites par le gouvernement pendant la campagne de 1974 n'étaient vraiment que des promesses. Les engagements contractés lors de la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest ont été étouffés par les conflits au sein du ministère et par les déclarations politiques faites de temps à autre par le ministre des Transports, ainsi que par la façon d'agir du ministre à la Chambre des communes.

Pourtant, le gouvernement a étayé sa campagne électorale lors des dernières élections fédérales sur la question de la supériorité et, le 17 mai 1974, le premier ministre (M. Trudeau) a commencé sa campagne à Toronto en déclarant, et je cite: «La question ne consiste pas à savoir comment régler tel ou tel problème. La question consiste à