l'améliorer, et il est effectivement possible de l'améliorer considérablement.

Dans le domaine des taux de fret, nous sommes à faire des efforts. Dans celui du développement du Grand Nord, je pense que des efforts considérables ont été faits. Dans celui de l'aviation civile, nous faisons aussi des efforts considérables pour obtenir la partie du marché qui nous revient. Alors, c'est de l'acquis, et c'est pourquoi je ne voudrais pas, monsieur l'Orateur, qu'on donne l'impression ou que je donne l'impression que tout ce qui s'est fait jusqu'à présent a été inutile, que tout a reçu une mauvaise orientation, que tous les fonctionnaires se sont trompés en même temps. Ce n'est pas vrai! Une erreur a été commise, et là-dessus, je partage l'opinion de nos collègues du Nouveau parti démocratique, savoir qu'on a cru que le principe du profit, de la concurrence réglerait tous les problèmes. Or, il se trouve de grandes régions du pays où jamais il ne sera rentable pour une société de chemins de fer, d'autobus ou de camionnage d'aller s'installer et de faire de l'argent. Ils n'y iront pas. C'est le principe même de l'entreprise privée, et je ne vois même pas qui, à la Chambre, même du côté du Nouveau parti démocratique, accepterait d'aller ouvrir une route ou établir un service d'autobus dans le Grand Nord, s'il avait à absorber tous les ans un déficit de 1 ou 2 millions de dollars.

Le système n'est pas bâti ainsi mais comme pays nous devons tout de même servir les gens de ces régions, et c'est là où le système est déficient, c'est-à-dire qu'on n'a pas tenu compte de la nature de notre pays dans son entier. Cependant, je dois mentionner que des efforts sérieux ont été faits, que nous possédons les éléments d'un système qui fonctionne extrêmement bien. Il s'agit maintenant d'en corriger les défauts. Nos amis du Nouveau parti démocratique nous rappellent, évidemment, la nationalisation. Et on trouve que c'est une panacée que de nationaliser le CP, non seulement le CP, mais toutes les filiales du CP, ce qui représente beaucoup de monde. Je pense que cette société possède 47 filiales, si mes renseignements sont exacts, et qui administrent des centaines de millions de dollars.

On peut peut-être démontrer que ces filiales sont nées à partir de choses qui leur ont été données par la nation canadienne. Il s'agit d'un débat public politique qu'il sera extrêmement intéressant de tenir un jour ou l'autre, et on ne sera peut-être pas très loin les uns des autres à ce sujet-là. Cependant, doit-on, à l'heure actuelle, nationaliser le Canadien Pacifique. Je préférerais d'abord que l'on établisse une politique et que l'on se fixe des objectifs nationaux, afin qu'on sache vraiment où l'on va, et voie si cela est nécessaire. Quant à moi, cela ne m'intéresse pas de nationaliser le Canadien Pacifique. Monsieur l'Orateur, si l'on veut savoir combien il y a de sociétés intéressées au transport au Canada, je vais citer des chiffres: dans le domaine du camionnage, il y en a 21,000; dans le domaine des chemins de fer, il y a 48 sociétés, parce qu'il n'y a pas que le Canadien National et le Canadien Pacifique qui exploitent les chemins de fer. Le British Columbia Railway est aussi nationalisé en Colombie-Britannique, mais plusieurs sociétés ne tombent pas sous la juridiction du gouvernement fédéral. Il existe 694 transporteurs aériens. Au sujet du transport par oléoduc, 175 sociétés y sont intéressées. J'avoue franchement qu'avant de digérer tout cela, monsieur l'Orateur, je préférerais plutôt avoir une politique bien établie, parce que si cela nous tombait «sur les bras» demain matin, je me demande vraiment ce que nous pourrions en faire. A mon avis, nous ne sommes pas le seul gouvernement qui réagirait de cette façon, et si nos amis d'en face étaient de ce côté-ci, ils y penseraient deux

Politique nationale des transports

fois avant d'adopter une résolution aussi générale, bien que je n'aie pas d'objection au principe. Il m'apparaît essentiel pour un État comme le nôtre d'avoir des leviers de commande, et si, à un certain moment, l'entreprise privée ne joue pas son rôle, il faudra avoir des moyens de le lui faire jouer, ce que souvent nous n'avons pas.

M. David Lewis (York-Sud): Telle est la situation qui prévaut depuis des années en ce qui a trait au Canadien Pacifique.

M. Marchand (Langelier): Monsieur l'Orateur, évidemment, cela n'est peut-être pas public, mais je sais que je ne suis pas considéré comme un ami intime du Canadien Pacifique pour plusieurs raisons, et je n'ai pas l'intention de me tuer pour cette société. Je ne suis pas ici pour cela. Aussi longtemps que je serai ministre des Transports, la seule chose dont on peut s'attendre de moi, c'est que j'essaierai de corriger ce qui ne fonctionne pas dans notre système, de faire en sorte que nous ayons des trains de passagers qui fonctionnent bien, et des taux de fret qui permettent à notre économie de se développer...

[Traduction]

M. Paproski: Nous voulons Mackasey.

M. Marchand (Langelier): Ils ne savent jamais pourquoi ils sont blackboulés aux élections. C'est simplement à cause de leur comportement.

Des voix: Bravo!

[Français]

M. Marchand (Langelier): Tels sont les grands objectifs que nous voulons poursuivre. Il existe actuellement le problème du manque d'équipement des chemins de fer, du manque de wagons. C'est toujours la même situation. Le gouvernement dit aux sociétés de chemins de fer: Écoutez, c'est le profit qui doit vous motiver, on va diminuer vos subventions; essayez plutôt de faire concurrence au camionnage, et de cette façon tout ira pour le mieux dans le meilleur des mondes. Mais lorsqu'elles considèrent qu'elles ne font pas d'argent en investissant dans des wagons, elles n'en construisent pas. Le problème qui se pose à mon esprit est le suivant: Est-ce que nous devons courir le risque d'avoir de l'équipement qui l'an prochain, par exemple, ne servirait pas parce que l'année ne serait pas aussi bonne que nous l'aurions prévue, ou est-il préférable d'avoir une situation où nous jouirons d'une année extraordinaire, mais où nous ne pourrions pas transporter notre marchandise parce que malheureusement nous n'aurions pas l'équipement voulu? Il y a des décisions à prendre. Qui les prend? Évidemment, ce sont des sociétés privées. Il y a le Canadien National à qui nous pouvons évidemment demander de construire des wagons, mais le Canadien Pacifique ne voit aucune raison d'en construire à moins que le niveau de l'économie ne devienne plus élevé que celui qu'ils ont prévu ou que nous avons prévu.

Monsieur l'Orateur, nous sommes aussi aux prises avec tout le problème du transport urbain. Comme je le disais, je ne sais pas où, il y a quelques années, tout le monde croyait que le transport par chemin de fer était désuet et que l'avion et la route étaient le mode de transport de l'avenir. On a investi des milliards de dollars dans les systèmes routier et aéroportuaire. Aujourd'hui, toutes les sociétés modernes urbanisées s'aperçoivent de plus en plus qu'elles ont fait erreur, et qu'on n'aurait jamais dû abandonner le chemin de fer comme moyen de réunir nos centres urbains. Par exemple, il est possible, aujourd'hui, d'avoir un train qui file à 200 milles à l'heure. Pour aller