

Crédits de un dollar

Le ministre avait projeté de donner aux services-voyageurs une vigueur nouvelle; or, la Commission canadienne des transports a décidé de supprimer un certain nombre de trains et de réduire les services d'un bon nombre d'autres. Et le ministre des Transports appelle ces décisions revigorer le service de transport-voyageurs. Je suis d'accord avec lui quand il dit que l'opposition officielle prêche le pour et le contre en ce qui concerne la Voie maritime du Saint-Laurent. Il n'y a rien de nouveau à ce sujet. C'est ce que l'opposition fait depuis des années.

M. Baldwin: Vous ne prêchez rien.

M. Benjamin: Mais j'aimerais rappeler au ministre des Transports que lui-même et son parti jouent sur les deux tableaux. Tout en revendiquant le principe du paiement par l'usager et en cherchant à détruire les taux statutaires de transport des grains, il n'a pas le courage de faire face aux Canadiens et de leur dire: «Nous voulons vous en faire assumer le plein prix». Il cherche à sauver sa peau «politique» en ressassant ce qu'il a déjà dit à plusieurs reprises: «L'agriculteur devrait peut-être être dédommagé d'une autre façon». Au moyen, par exemple, d'un crédit de un dollar dans le prochain budget supplémentaire.

J'ignore comment le ministre des Transports, responsable de la Commission canadienne du blé, pourra faire parvenir à chaque agriculteur un chèque couvrant ce qu'il en coûte à la nation pour le transport des grains. Ce serait formidable, surtout avant des élections. Ce serait peut-être idiot du point de vue administratif et tout à fait inefficace; ce serait peut-être une tromperie politique de la pire espèce, mais peu importe au ministre ou au parti libéral. Ils veulent jouer sur les deux tableaux, tout comme ils en accusent l'opposition officielle, et pourtant, c'est ce qu'ils ont fait et, à mon avis, c'est ce qu'ils continueront de faire.

Voyez avec quelle arrogance le ministre présente des crédits de un dollar dans le budget supplémentaire. La façon dont il traite le Parlement ressort parfaitement d'un document émanant de son ministère. Les députés se souviendront que le ministre avait cherché à glisser dans le bill de compression des dépenses du gouvernement l'abolition des taux de transport de marchandises jusqu'à et à l'est d'un point donné, qui sont très importants pour la région de la baie Georgienne ainsi que les ports de Halifax et de Saint-Jean. Cela lui a valu une volée de bois vert des minotiers, des producteurs céréaliers et des autorités portuaires, de même que des trois partis de l'opposition et de membres de son propre parti. Le leader du gouvernement a annoncé que l'article était retiré. Non seulement le ministre des Transports a un niveau d'attention très limité, il apprend très lentement. Il faut qu'un mur de briques lui tombe sur la tête avant qu'il comprenne. Le diable m'emporte s'il n'a pas le culot de présenter un autre bill dans ce même but. Un tel bill ne serait probablement pas mis en discussion, et s'il l'est, il s'attirera des ennuis.

Le ministre a envoyé un document à tous les députés et sénateurs au sujet des péages de la Voie maritime, et l'on trouve à la page 7 de ce document, daté du 2 mars, la déclaration suivante. J'aimerais que le ministre tienne les fonctionnaires de son propre ministère au courant de ce qui se passe au Parlement. On y lit:

Toutefois, cette subvention ayant été supprimée récemment . . .

[M. Benjamin.]

C'est-à-dire la subvention au tarif-marchandises jusqu'à et à l'est d'un point donné.

● (2040)

. . . cette combinaison est devenue onéreuse et, par conséquent, on songe à la remplacer par le transport ferroviaire direct à Saint-Jean/Halifax.

D'après le ministère des Transports, les taux «jusqu'à et à l'est de» avaient déjà été abolis le 2 mars. Le gouvernement a dû supprimer cette disposition contenue dans le bill de restriction des dépenses. Le gouvernement n'a même pas mis en délibération le deuxième bill déposé par le ministre, mais son ministère nous a déjà fait parvenir un mémoire indiquant que la subvention a été supprimée. C'est certainement une preuve d'arrogance, d'indifférence et de grossièreté en plus de constituer une dérogation aux privilèges du Parlement.

Examinons de plus près la question de la Voie maritime. Le ministre des Transports ne semble pas croire que les députés influent d'une façon quelconque sur ce qui constitue la loi ou non. Le ministre et ses fonctionnaires font la loi sans se soucier du Parlement. Le bill de subsides prévoira des fonds pour le fonctionnement de bon nombre de services publics du Canada pour l'année se terminant le 31 mars 1977. Le crédit L116d autorise le ministre à fixer de temps en temps le montant, tiré des recettes provenant des péages, que l'Administration de la Voie maritime paiera annuellement ses recettes à titre de remboursement du capital. A mon avis, cette autorisation ne devrait certainement pas être donnée dans les prévisions budgétaires.

Le fait de doubler les droits de péage de la Voie maritime du Saint-Laurent n'est certainement pas une question courante ou d'ordre secondaire, mais, d'après le ministre, elle mérite seulement un crédit de un dollar dans les prévisions supplémentaires. Il devrait certainement y avoir un débat relativement aux questions de ce genre. Ce sont des questions importantes. Il devrait au moins y avoir une déclaration à l'appel des motions, mais il serait préférable que le gouvernement présente une mesure législative ou des amendements à la loi actuelle.

Les usagers de la Voie maritime ne devraient pas avoir à assumer les frais de premier établissement. Nous convenons que c'est une bonne chose de transférer la dette de l'intérêt à recevoir à la dette publique, mais nous nous opposons à la disposition qui donne au ministre des Transports le droit de fixer de temps en temps le montant qui sera payé à titre de remboursement de capital. Cette question devrait être débattue à la Chambre. Nous affirmons que la Voie maritime est un service public qui doit profiter à tout le pays. Son objectif principal ne doit pas être de produire un revenu de placement. Son rôle n'est pas de fournir des bénéfices à qui que ce soit.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Pas même au peuple canadien?

M. Benjamin: L'entreprise d'utilité publique existe pour le bien de la population dans son ensemble. Le pays ne compte pas tirer un profit d'une entreprise d'utilité publique qui existe pour le bien public et le bien du pays dans son ensemble.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Qui dit ça?

M. Benjamin: Je rappellerai à l'honorable rustaud d'en face qui ne se lève pas quand il parle . . .