

Politique nationale des transports

Évidemment, monsieur l'Orateur, des choses m'apparaissent trop générales. D'ailleurs, lui-même, à un certain moment, s'est laissé une porte ouverte, et je pense qu'il a bien fait de le faire. Il ne veut pas poser de gestes politiques qui soient simplement doctrinaires et qui réfèrent, disons, à une formule un peu dépassée d'intervention de l'État.

D'ailleurs, j'ai entendu le même langage tenu par les premiers ministres de la Colombie-Britannique, du Manitoba et de la Saskatchewan. Les trois, à tous moments, font la distinction, et je crois qu'ils ont raison de la faire. Je ne les blâme pas du tout.

Il est certain que nous tombons d'accord sur la plupart des critiques. J'ai fait une critique globale non pas pour attirer l'attention des courriéristes mais justement pour susciter assez d'attention pour qu'il soit possible de régler ces problèmes-là. On sait que certains problèmes ne se règlent pas à moins que le public ne soit assez mobilisé pour forcer tous ceux qui sont dans le métier que j'exerce à les considérer sérieusement. Autrement, ils ne sont jamais réglés.

Alors, je ne l'ai pas fait pour attirer l'attention, non pas pour prendre la vedette, monsieur l'Orateur, mais parce que je crois qu'il s'agit de problèmes sérieux. Dans ce discours prononcé à la Chambre ou à l'extérieur, je n'ai pas fait une analyse complète du système de transport qui existe au Canada. Il est certain que des choses fonctionnent très bien dans le domaine des transports. Tout n'est pas à défaire et à refaire. Il est clair que lorsqu'on veut partir de Montréal ou de Toronto pour aller à Vancouver, le service est excellent. Des trains sur certaines lignes de chemins de fer fonctionnent d'une façon excellente.

Habituellement, cela fonctionne bien quand les sociétés réalisent des profits, et sur cela je suis d'accord avec le Nouveau parti démocratique. Dès qu'elles ne font pas de profits, évidemment, elles ont tendance à négliger la réparation des trains, par exemple, de façon telle qu'à un certain moment ce moyen de transport devient impraticable. Les gens sont dégoûtés, et n'osent plus l'utiliser.

Mais quand on étudie la façon dont nous accordons les subventions, on constate que nous donnons, je pense, si mon souvenir est bon, environ 100 millions de dollars par année aux sociétés ferroviaires pour maintenir des trains à passagers. Cependant, ces sociétés n'ont pas le droit d'utiliser un cent de ces 100 millions-là pour renouveler l'équipement. Cette somme sert à couvrir ce qu'on appelle les déficits d'exploitation.

Évidemment, elles ne sont pas intéressées à réinvestir. Les wagons, les voies ferrées se détériorent, et comme on le disait récemment, il y a même des ponts qui, à un certain moment, s'écrasent et qu'on ne remplace pas.

On est donc dans la situation où les trains de passagers, qui sont de plus en plus essentiels à ce pays, ne sont pas en mesure de rendre service à la population. On m'accuse évidemment et on nous accuse collectivement de ne pas avoir pensé depuis 1967 à refaire cette loi. Celle-ci contient des principes extrêmement simples, et cela a aidé à régler plusieurs problèmes.

Mais il nous est resté des problèmes considérables «sur les bras», c'est-à-dire qu'on a cru, et là je ne m'excuse ni ne m'exclus comme la première fois à la Chambre, d'ailleurs, que, par le jeu de la concurrence entre les chemins de fer et le camionnage et le transport par eau, on obtiendrait un système à peu près parfait, ce qui malheureusement n'est

[M. Marchand (Langelier).]

pas arrivé, parce que dans certaines régions il n'y a pas de concurrence...

● (1550)

[Traduction]

Vous ferez votre discours dans quelques minutes, mais il s'agit d'un aspect. Je conviendrai peut-être avec vous que dans certains cas, nous n'avons pas utilisé les pouvoirs qui nous sont accordés aux termes de la loi pour apporter les remèdes nécessaires. De toute façon, nous faisons face à une série de problèmes et je veux simplement vous dire que je ne fais pas seulement un discours et ne proposerai pas, après avoir avoué à la Chambre que nous avons des problèmes, de me retirer. Je suis très franc. Je crois que nous avons déjà commencé à résoudre certains problèmes. Nous avons déjà entrepris des pourparlers avec les provinces de l'Ouest au sujet du tarif-marchandises et ils donneront, je crois, des résultats concrets. Nous ne nous entendons peut-être pas sur les conclusions. Très bien, cela fait partie de la lutte politique qui se livre normalement dans un pays comme le nôtre, mais au moins nous connaissons les faits.

Les provinces ont demandé certains détails sur les coûts et elles les auront. Le comité chargé d'étudier ces coûts a déjà commencé son travail et nous espérons qu'il réussira. Nous avons compris les lignes d'embranchement et nous croyons que c'est très positif. Le problème maintenant concerne ce que nous allons faire lorsque les lignes ne seront plus gelées. C'est une bonne question, mais ne la posez pas parce qu'en ce moment je ne suis pas en mesure d'y répondre.

M. Paproski: Pouvons-nous avoir une réponse avant les prochaines élections?

M. Marchand (Langelier): Nous verrons, mais si nous déclençons des élections nous ferons comme tous les partis politiques, et comme vous essayez de le faire. La seule différence entre nous, c'est que nous sommes un peu plus habiles, mais c'est une question d'opinion.

Des voix: Bravo!

Une voix: Vous êtes habiles en politique, mais vous ne faites rien pour le peuple.

[Français]

M. Marchand (Langelier): Monsieur l'Orateur, je voudrais essayer de conserver à mon discours un ton qui soit un peu plus élevé que la pesanteur que certains y mettent pour l'abaisser. De toute façon, je veux parler des problèmes du transport. On a assisté églement à tout le développement du Grand Nord. A mon avis, des choses extrêmement intéressantes ont été faites par le ministère. Je pense aux aéroports et aux routes. Nous faisons présentement une étude pour savoir s'il est possible de construire un chemin de fer qui pourrait desservir les Territoires du Nord-Ouest. On a donc fait des efforts considérables. Des progrès ont été réalisés dans le domaine de la navigation d'hiver.

Si on effectue des comparaisons, ce qui est peut-être normal et ce qui peut être une grande tentation pour un gouvernement au pouvoir, si on compare notre système à celui d'autres pays, à celui des États-Unis, de la France, de l'Allemagne, ou de l'Italie, on doit conclure, j'en suis convaincu, qu'on a un meilleur système. Mais avoir un meilleur système, cela ne veut pas dire qu'on a un système parfait et cela ne veut pas dire non plus qu'on ne peut pas