

J'ai également un léger problème quant à l'ordre de priorité que je dois établir pour les divers aspects de la question, compte tenu de ce que nous a dit le député, car j'ai entendu le représentant d'Annapolis Valley (M. Nowlan) nous dire qu'il aimerait, ce qui se comprend, me voir consacrer une grande partie du temps qui m'est alloué à la question de la politique des transports dans les provinces de l'Atlantique en particulier. D'autre part, je me rends compte, tout comme le député de Moncton, qu'il y a d'autres problèmes et d'autres questions qui devraient réellement être abordés au cours d'un débat de ce genre.

Permettez-moi de dire pour commencer que ce que le député de Moncton a en fait déterminé, c'est la question philosophique qui est à l'origine de nos problèmes de transports depuis peut-être 100 ans, ou, en tout cas, depuis qu'il existe des sociétés de la Couronne et autres organismes semblables, qui ont obtenu une indépendance plus ou moins grande au fur et à mesure des législatures. Il serait présomptueux de ma part de raconter à des députés qui ont une plus grande expérience que moi-même l'histoire de ces organismes, mais il n'en demeure pas moins que les gouvernements l'un après l'autre, et les partis politiques l'un après l'autre, quelle que soit leur tendance, n'ont fait que répéter qu'en ce qui concerne les interventions directes du gouvernement ou même du Parlement, il s'agissait là sans aucun doute d'une condamnation totale de ce que l'on pourrait décrire, comme ce fut le cas aujourd'hui, comme une organisation de sociétés et d'agences.

Qu'il me soit permis de fournir trois exemples de ce que j'ai en vue. Le député a cité la Commission canadienne des transports. Certains d'entre nous étaient membres du comité qui a entendu les longs témoignages qui ont fait naître la Commission. Et même, certains d'entre nous étaient députés lorsqu'a été adoptée en 1967 la loi nationale sur les transports. Les députés n'ignorent pas qu'à l'époque on exprimait la très profonde crainte que la Commission canadienne des transports ne demeure pas un organisme intransigeant, ni ne conserve son caractère quasi judiciaire et fasse l'objet de pressions indésirables, politiques et autres. Je dois donc signaler à la Chambre qu'il y a une distinction très claire à établir entre les questions dont peut traiter la Commission canadienne des transports en vertu de l'autorité que lui accorde la loi, et celles, où moi-même ou le gouvernement pourrions être concernés et qu'on pourrait estimer de politique nationale. Tant qu'existe la loi nationale sur les transports, elle exprime en ce domaine une politique nationale.

Je ne prétends pas aujourd'hui commenter en détail le bien-fondé ou encore les décisions de la Commission canadienne des transports. Toutefois, je veux signaler quelques faits intéressants liés à l'activité de la Commission pendant les relativement brèves années de son existence. A l'étranger—et ici, je songe expressément au travail de la Commission canadienne des transports et non pas aux chemins de fer, dont j'espère traiter dans quelques instants—on semble avoir l'impression que la Commission a contribué à la suppression des services de voyageurs. Même si cette impression est assez générale, le fait est que, depuis l'entrée en vigueur en 1967 de la loi natio-

nale sur les transports, seulement 6 p. 100 des parcours des trains de voyageurs ont été supprimés, soit moins de 6 p. 100 de tout le trafic voyageurs. Bien des audiences ont eu lieu et de très nombreuses recommandations ont été faites, sous une forme ou sous une autre, mais en ce qui concerne les parcours ou le trafic des trains de voyageurs supprimés ou discontinués au Canada, la proportion, dans l'ensemble, est de moins de 6 p. 100.

En ce qui concerne le sud-ouest de l'Ontario, dont le député a parlé, encore une fois il est intéressant de constater que la Commission a enquêté sur les activités dans cette région. Les députés et le public en connaissent bien les faits. Une telle décision avait été prise parce que sur ce trajet, il y avait moins de 20 voyageurs par wagon. Je ne vais pas discuter ici des mérites de cette décision ou de sa sagesse. Je vous ferai simplement observer qu'il s'agissait d'une décision rendue par la Commission qui en assumait l'entière responsabilité et sur laquelle le gouvernement ne pouvait exercer aucune influence, même s'il l'avait voulu. Mais le député n'a pas dit—et j'aimerais le souligner—qu'il existait en fait des dispositions prévues très sagement par le Parlement dans ce bill, dispositions qui comprennent une large gamme de procédures d'appel. En fait, plusieurs appels ont été interjetés tant dans ce cas que dans d'autres et pour la plupart ils ont été réglés de façon satisfaisante.

• (1530)

Sans vouloir m'étendre excessivement sur cette question, qu'il me soit permis de signaler à nouveau que la Commission canadienne des transports est un organisme indépendant créé par le Parlement pour assumer une fonction précise. Laisser entendre que d'une façon ou d'une autre le gouvernement ou le ministère des Transports négligent leur devoir du fait d'une opinion de la CCT à laquelle certains députés s'opposent, c'est mal interpréter la réalité.

**Une voix:** Fait-elle du bon travail?

**Une voix:** Non.

**L'hon. M. Jamieson:** Quelqu'un demande si elle fait du bon travail et un autre député prétend que non. C'est une affaire d'opinion. Je répète que lorsqu'une personne estime une tâche mal accomplie il existe des procédures d'appel qu'il lui est possible de lancer par l'entremise du ministre des Transports ou du gouverneur en conseil.

**Une voix:** Le président est un bon ami à vous.

**L'hon. M. Jamieson:** Au cas où on ne l'aurait pas entendu, un député vient de déclarer que le président est un de mes bons amis. Qu'il ne s'étonne pas si je suis profondément froissé de ce sous-entendu s'il vise à faire allusion à une inconduite quelconque de ma part ou de celle du président de la Commission. Je puis l'assurer que tel n'est pas le cas. Il n'est arrivé que très rarement que des appels justifiés, interjetés à l'encontre de conclusions de la Commission canadienne des transports, n'aient pas été tranchés soit par le gouverneur en conseil soit par moi-même en tant que ministre des Transports.