

Le ministre des Transports aurait dû avoir le courage de présenter dans un projet de loi distinct les grands changements d'orientation et de politique qu'il propose. Ils ont tous une grande importance. Mais il n'a pas osé. En tout cas, il a manqué de cran au cabinet et à son caucus. Ou bien il fait preuve de grossièreté ou d'incompréhension à l'égard du Parlement, ou bien c'est un simple froussard.

Il aurait pu au moins annoncer à la Chambre sa décision à l'égard de la Voie maritime du Saint-Laurent, dans une déclaration faite à l'appel des motions. Il aurait pu faire de même au sujet de Via Rail, la société de transport ferroviaire de voyageurs. Il a même commis l'impolitesse, pour ne pas dire plus, d'aller annoncer sa décision à Vancouver.

Le jour où il a fait connaître ses intentions à l'égard de la Voie maritime du Saint-Laurent, il a préféré tenir une conférence de presse de l'autre côté de la rue, au lieu d'en informer la Chambre. C'est à la presse qu'il est allé annoncer en face une décision importante.

Ces deux décisions font chacune l'objet d'un crédit de un dollar dans le budget supplémentaire, et Votre Honneur a dit qu'ils ne sont pas illégaux. Cela est exact. Il y a dans nos lois une disposition qui autorise le ministre à apporter de grands changements de politique et d'orientation à l'égard d'une société de transport ferroviaire de voyageurs ou de la Voie maritime du Saint-Laurent.

● (2030)

Il y a une semaine environ, le ministre a déclaré qu'il avait tant de choses à annoncer qu'il ne pouvait toujours le faire à l'appel des motions. Il serait obligé de le faire tous les jours sur des questions permanentes. J'aimerais savoir depuis quand une société ferroviaire transportant des passagers, une société de la Couronne, une filiale d'une autre société de la Couronne, est une affaire permanente. Je sais qu'elle a été permanente dans le sens qu'elle a toujours figuré dans les promesses que les libéraux ont faites depuis plusieurs années, mais depuis quand est-ce une affaire permanente? Depuis quand est-ce une affaire insignifiante, sans trop d'importance? Le ministre ne parlait pas de cabanes derrière la gare de chemin de fer d'une petite ville. Il s'agit d'une société ferroviaire transportant des passagers.

Depuis quand le transfert de 842 millions de dollars de dette d'investissement et de dette d'intérêt de la Voie maritime du Saint-Laurent est-il une affaire permanente sans trop d'importance? Je suis d'accord pour dire, et mon parti l'est aussi, que ce genre de dette devrait être une dette publique et une charge publique parce qu'il s'agit de travaux publics. Nous sommes d'accord pour dire que ce genre de dette devrait être transféré des registres de la Voie maritime du Saint-Laurent à ceux du gouvernement et donc de la population canadienne. Mais on ne saurait prétendre qu'il s'agit d'une affaire permanente sans trop d'importance. Le ministre n'effectuera assurément pas ce genre de transferts une fois par semaine 52 semaines par an.

Une voix: Ne soyez pas surpris s'il le fait.

M. Benjamin: Ce n'est assez important à ses yeux que lorsqu'il s'agit de donner une conférence de presse de l'autre côté de la rue et d'en faire un crédit de un dollar dans le budget supplémentaire. Il n'a pas eu le courage soit de présenter une mesure législative soit de faire au moins une déclara-

tion à l'appel des motions pour que les députés des autres partis puissent y répondre. J'appelle cela de la lâcheté.

Quand le ministre dit qu'il va revitaliser le système des trains de voyageurs au Canada, il ne songe pas seulement à créer une société de la Couronne ou une filiale d'une société de la Couronne ou une société ferroviaire transportant des voyageurs, ce qui, d'ailleurs, et je n'hésite pas à le dire, est un pis-aller. Tout le système ferroviaire devrait être confié à une société de la Couronne, mais ceci est un pis-aller, et je trouve précisément que ce devrait être une société appartenant à la Couronne, chargée du transport des voyageurs. Mais le ministre traite l'affaire comme une question insignifiante qui ne vaut pas la peine d'être présentée au Parlement. Elle n'est assez bonne que pour aller débiter des hâbleries à Vancouver et la faire figurer comme crédit de un dollar dans le budget supplémentaire. C'est certes fausser le rôle du Parlement.

Quand le ministre des Transports et les trois orateurs libéraux précédents se plaignent de ce que l'opposition retarde des bills, ils ne devraient pas être surpris de l'intransigeance de l'opposition sur un certain nombre de questions dont la Chambre est saisie. C'est de leur faute. Le gouvernement décide de son propre chef de tout ce qui se passe chaque jour à la Chambre. Si le ministre des Transports ne peut convaincre ses collègues—et je suppose qu'il ne peut obtenir l'approbation des députés de son parti pour certaines choses—il a recours à des moyens détournés d'une part parce que son caucus et le parti libéral dans les diverses régions du Canada peuvent lui mettre des bâtons dans les roues d'autre part parce qu'il veut éviter de présenter sa politique et ses idées à la Chambre.

Je pense que ni le ministre ni la plupart des ministériels ne se rendent compte à quel point le rôle du Parlement est important. Ils reprochent aux conservateurs de s'attacher à des questions juridiques sans importance. Le gouvernement et surtout le ministre des Transports n'ont pas tenu compte d'une importante question et ensuite ils blâment l'opposition officielle de ne pas l'avoir signalée. Ce sont eux qui n'en ont pas tenu compte. Ils ne pourront s'en tirer aussi facilement. Quand le ministre des Transports veut faire inscrire un crédit de un dollar dans le budget supplémentaire en vue de créer une société de la Couronne dont le financement coûtera des centaines de millions de dollars, cela ne dit pas au Parlement, encore moins au peuple canadien, comment cette société sera constituée, qui la dirigera, combien il faudra emprunter, si le CP exigera de nous une énorme rançon avant de nous permettre d'utiliser son matériel, et si les chemins de fer vont aménager la voie afin que les trains-voyageurs puissent rouler à grande vitesse. Aucun de ces aspects ne peut être discuté au Parlement. Il s'agit d'un crédit de un dollar du budget supplémentaire, et ce n'est qu'un détail, un crédit ordinaire, selon le ministre des Transports.

Mais c'était une affaire d'importance durant la campagne de 1974. C'était assez important pour que le premier ministre (M. Trudeau) s'en targe à la tribune électorale. Maintenant cela ne vaut qu'un dollar. Je suppose—et j'espère me tromper et que les événements me donneront tort—que cette société d'exploitation ferroviaire qui se résume à un crédit de un dollar dans le budget supplémentaire, ne vaudra qu'un dollar pour le peuple canadien.