

Le second point dont le gouvernement devrait tenir compte lorsqu'il étudie la question d'une politique nationale de transport est la mise sur pied d'un système national intégré. Nous ne pouvons plus désormais parler séparément de transport ferroviaire, aérien et ainsi de suite. Il faut mettre sur pied un système intégré où le double emploi est limité dans la mesure du possible et un système qui reconnaît que la prétendue concurrence est fictive. Qui fait concurrence avec qui? Le CN, tout comme le CP, contrôle actuellement non seulement un chemin de fer, mais également une société de transport aérien, une ligne de navigation et une entreprise de camionnage. Le CP a déjà des intérêts dans les oléoducs et à en croire le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M. Macdonald), le CN s'intéresse également aux oléoducs. Ces deux sociétés ont des intérêts dans tous les modes de transport du pays. Avec qui concurrencent-ils donc, sinon avec elles-mêmes?

M. Peters: Et, au besoin, elles unissent leurs efforts.

M. Lewis: Oui. Lorsqu'il y a lieu, elles s'entendent sur les tarifs. Il est inutile de parler de concurrence. Lorsqu'on examine l'actuelle politique nationale des transports fondée sur le faux concept de rentabilité, nous nous rendons compte, si vous me permettez d'utiliser les mots de Pierre Berton, que le rêve national est devenu dans notre pays un cauchemar national, surtout pour le ministre des Transports. Je sympathise avec lui même si j'espérerais que le ministre actuel et ceux qui l'ont précédé aient eu la sagesse de signaler il y a bien des années les répercussions désastreuses de l'entreprise dans laquelle s'est lancé le gouvernement en 1967.

C'est dans ce contexte que nous proposons que le CP soit étatisé. Et je ne veux pas parler uniquement du réseau ferroviaire, mais de toutes les entreprises...

Des voix: Bravo!

M. Lewis: ... et de l'empire économique tout entier qu'il a édifié à l'aide des subventions fédérales. Tout le monde est au courant de la situation, et si quelqu'un ne l'est pas, il devrait l'être. Tout le monde est au courant des millions et des centaines de millions de dollars que le peuple canadien a accordés sous forme de subventions au CP ainsi que des millions d'acres de terrain. Par suite de ces cadeaux du peuple canadien, le Canadien Pacifique possède non seulement une entreprise aérienne, une entreprise maritime, une entreprise de camionnage et un réseau de télécommunications, mais également un énorme complexe à Trail et en d'autres endroits de la Colombie-Britannique, la société Cominco, la mine de Pine Point dans les Territoires du Nord-Ouest, d'autres propriétés partout au pays par l'intermédiaire d'une autre filiale, et une société pétrolière. Malgré les gains et les profits que font ces filiales, chaque fois que l'on interroge le Canadien Pacifique à propos de ses opérations ferroviaires, on nous répond que l'on ne peut examiner les profits réalisés dans tous les autres domaines, mais uniquement ceux qui proviennent des opérations ferroviaires. Je réponds au Canadien Pacifique qu'il réalise des profits des activités de ses filiales parce que le peuple canadien lui a permis de construire un chemin de fer, et que ces profits appartiennent au peuple canadien.

● (1540)

J'insiste sur la nécessité de nationaliser le CP. Je ne le dis pas pour des raisons idéologiques—même si je sais qu'on m'en accusera—mais parce que je suis convaincu

Politique nationale des transports

qu'il est impossible d'établir une politique de transport nationale intégrée si le CP demeure une entreprise privée. S'il demeure une société privée soucieuse de réaliser de plus en plus de profits, il continuera à l'avenir, comme par le passé, à saboter—je ne me sers pas de ce mot à la légère mais de propos bien délibéré—tous les efforts en vue d'en arriver à une politique de transport nationale qui cherche à servir les intérêts du Canada et non ceux du CP.

Quatrièmement, je crois que le gouvernement ou un de ses organismes, que ce soit le CCT ou un autre, doit être autorisé à surveiller et à contrôler les investissements des compagnies de transport pour s'assurer qu'elles disposent d'un matériel roulant suffisant, qu'elles prennent suffisamment soin de leurs plates-formes et prennent toutes les mesures nécessaires pour maintenir un réseau de transports convenable.

Cinquièmement, il faut que le gouvernement ou un de ses organismes exerce un contrôle réel sur les tarifs-marchandises pour qu'ils servent les intérêts nationaux et régionaux et favorisent au lieu d'entraver le développement d'industries secondaires dans les parties du Canada qui en ont tellement besoin.

En dernier lieu, il faut que le gouvernement nomme immédiatement un contrôleur du transport des marchandises non seulement pour répondre à l'urgence immédiate en ce qui a trait au transport du grain et d'autres marchandises en vrac, mais pour s'assurer de façon permanente que les chemins de fer disposent du matériel roulant nécessaire pour répondre aux exigences de notre commerce d'importation et d'exportation et de la population canadienne au lieu de servir les intérêts du CP, ou même du CN.

Il n'y a pas de doute qu'aucun autre pays au monde ne dépend autant des transports que le Canada. C'est pourquoi nous avons construit le réseau du Canadien Pacifique. C'est pourquoi nous avons pris en charge les chemins de fer en faillite et constitué le réseau du Canadien National. Nous nous sommes rendu compte de l'importance d'une politique de transport pour l'avenir du Canada. La seule politique qui servira les intérêts des Canadiens pour les générations à venir est une politique intégrée où tous les grands réseaux de transport appartiendront au public et seront contrôlés par lui, une politique qui soit axée sur les intérêts, non seulement nationaux mais régionaux, que la population canadienne veut voir servir.

[Français]

L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je suis bien conscient du fait que je ne suis pas dans une position facile, même si l'honorable député de York-Sud (M. Lewis) a fait une grande déclaration que je crois très honnête, disant qu'il était d'accord sur les critiques que j'avais faites, mais qu'il doutait très fort que je puisse y donner suite ou les corriger.

Si je n'avais pas fait ces critiques-là, on m'accuserait, évidemment, de ne pas les avoir faites et de ne pas avoir rempli mon rôle. De toute façon, je pense bien que c'est dans les règles normales du jeu parlementaire et que c'est un peu comme à la cour, savoir qu'il ne faut pas essayer de faire sa preuve avec les témoins de son adversaire. Mais de toute façon, disons que je ne lui en tiens pas rigueur, parce que lorsque je lis la motion présentée par le Nouveau parti démocratique, d'une façon générale, je ne me vois pas en désaccord profond avec aucune des idées qui y sont contenues.