

Mais les Américains, et les autres étrangers, du fait que la situation semble tellement différente chez eux, manifestent presque invariablement l'étonnement et le plaisir que leur causent le réseau et le matériel modernes des chemins de fer français, capables de grandes vitesses mais remarquables de sécurité, de propreté, de confort, d'excellents repas servis en cours de route à des prix modérés, et de services, en général, de qualité supérieure.

Plus loin, on lit ceci:

Les Français, pourtant rouspéteurs nés, se plaignent beaucoup moins du service que leur assure leur réseau de chemins de fer qui appartient à l'État et est exploité par lui—que le public américain de la quantité et de la qualité des services qu'assurent (ou n'assurent pas) certaines lignes ferroviaires américaines appartenant à l'entreprise privée et exploitée par elle.

Et plus loin encore:

Les chemins de fer français ne font pas leurs frais—aucun réseau nationalisé n'y parvient. En 1969, la «perte» des chemins de fer français a été de 354.8 millions de dollars—à comparer, par exemple, au déficit des chemins de fer italiens pour 1969 qui a été de 504 millions de dollars et à celui des chemins de fer japonais qui a été de 543 millions de dollars.

• (1610)

Mais, ce sont ces pays qui comblent ces déficits. Comme le public paie à la fois les subventions et le prix du transport, il reçoit un service-voyageurs rapide, efficace, confortable et de qualité supérieure. Une comparaison entre nos mauvais services de transport et ceux des autres pays devrait nous inciter à examiner sérieusement les lacunes de nos politiques en matière de transport.

Certaines mesures s'imposent pour que notre réseau de transport puisse assurer aux Canadiens de n'importe quelle région du pays des services modernes, efficaces, coordonnés, à des tarifs plus équitables et à la portée de leur moyens. J'aimerais proposer quelques changements.

Premièrement, nous devrions opérer des changements fondamentaux dans notre politique des transports et dans notre législation relative aux transports, de façon à accorder la priorité au service et aux besoins sur la rentabilité. Tant que le gouvernement et le ministre des Transports (M. Jamieson) tiendront à ce que le Canadien National et Air Canada soient rentables avant tout, nous allons continuer à avoir la même sorte de service et peut-être pire encore. Tant que nous continuerons à traiter injustement le CN et Air Canada pour ce qui est de la concurrence privée, leurs difficultés actuelles persisteront et même s'aggraveront. Je ne suis pas de ceux qui veulent tout nationaliser, mais je soutiens, et le parti néo-démocratique estime, que l'entreprise privée n'a pas sa place dans les domaines de transport et des services essentiels d'utilité publique. En réalité, elle est inefficace et ne saurait satisfaire à tous les besoins du transport de quelque pays que ce soit. Non seulement le constatons-nous dans notre pays, mais dans une foule d'autres. L'entreprise privée n'a pas sa raison d'être dans notre réseau ferroviaire ou nos lignes aériennes.

La loi nationale sur les transports doit être modifiée en fonction du service à assurer, et les besoins en fait de transport doivent avoir la priorité sur le profit. A moins de renverser notre politique actuelle, quoique le député de Moncton (M. Thomas) puisse dire, je soutiens qu'on ne viendra pas à bout de ces difficultés en perpétuant la politique suivie depuis 1867.

Je voudrais parler aussi d'un amendement que je vais proposer. Mes collègues et moi l'avons étudié attentivement. Je ne veux nullement me dissocier de la motion de l'opposition officielle, mais seulement y ajouter quelque chose. Nous espérons que notre amendement identifiera le secteur précis où le gouvernement et le Parlement du

[M. Benjamin.]

Canada devraient intervenir. Il s'agirait en l'occurrence de nationaliser le Canadien Pacifique, comme je crois qu'on désigne maintenant officiellement le chemin de fer et ses filiales. Seule cette mesure permettra de modifier les priorités du CP. Les Canadiens sont au courant de cette proposition depuis des années, et elle fait partie de la politique de notre parti depuis les années 30, plus précisément depuis 1933. Cela me rappelle qu'à cette époque, un cultivateur demanda l'heure à un agent du CP, qui lui répondit: «Il est 3 heures à l'heure du CP.» Le cultivateur s'écria: «Bon Dieu, est-ce que le temps aussi lui appartient?» Il faut donner au public canadien la propriété et le contrôle de cette pieuvre.

Nous avons d'autres propositions; si j'avais plus de temps, je vous en parlerais plus longuement. L'une d'elles annulerait l'handicap financier du CN puisque le gouvernement prendrait à sa charge sa dette à long terme de quelque 2 milliards de dollars, ce qui ferait du gouvernement un actionnaire à part entière au nom de tous les Canadiens et allégerait le CN de son lourd fardeau d'intérêts.

Une autre proposition viserait à niveler par étapes, dans la mesure du possible, les prix de voyage et les tarifs de transport des compagnies ferroviaires et aériennes. D'autres propositions viseraient à empêcher toute nouvelle réduction des trajets d'Air Canada et à intégrer complètement dans le réseau actuel d'Air Canada les services de CP Air, devenu de régie publique. Pourquoi aurions-nous besoin de cinq transporteurs régionaux?

Vu la teneur de ces observations et des observations de mes collègues, je propose, appuyé par le député de Kootenay-Ouest, (M. Harding):

Que l'on modifie la motion en remplaçant le point final par une virgule et en ajoutant, immédiatement après, les mots suivants:

«et, en outre, afin de permettre la réalisation de cet objectif, la Chambre somme le gouvernement de présenter une mesure prévoyant la nationalisation du Canadien Pacifique, y compris ses opérations ferroviaires et auxiliaires, en vue d'assurer aux Canadiens des communications ferroviaires, aériennes et maritimes complètes et efficaces ainsi que des réseaux de camionnage interprovincial, qui accordent plus d'importance au service qu'au profit.

**M. l'Orateur suppléant (M. Laniel):** A l'ordre, je vous prie. Après avoir examiné la modification et l'article 3 de la loi nationale sur les transports dont il est question dans l'amendement, je suis disposé à accepter l'amendement proposé par le député. A moins que des députés ne s'y opposent, je permettrai que l'amendement soit mis en délibération.

**M. Steven Otto (secrétaire parlementaire du ministre des Approvisionnements et Services):** Monsieur l'Orateur, je ne suis pas sûr que le député de Moncton (M. Thomas), qui a présenté cette motion, ait en tête le genre de politique de transport que recommande l'amendement présenté par le député de Regina-Lake Centre (M. Benjamin). Je suis sûr que le parti conservateur ne voulait pas voir la nationalisation du CP incluse dans cette motion. En effet, si on s'arrêtait là, j'imagine qu'un membre du Nouveau parti démocratique proposerait que toute la «chibagne» relève du gouvernement de la Saskatchewan, ce qui serait la fin de toute l'affaire si l'on tient compte de l'expérience de la nationalisation dans cette province.

Le ministre a déclaré que l'objectif de la loi et de la politique est d'assurer que les chemins de fer enregistrent des bénéfices. Je ne suis pas sûr que ça ait été le cas. En effet, si nous étudions les rapports annuels du CN et la dette accumulée, je ne crois pas que l'on puisse dire qu'il y