

sérieuse de cette politique—je tiens seulement à dire qu'il m'est impossible comme il est impossible au peuple canadien d'exonérer complètement le gouvernement libéral de toute responsabilité depuis 1967, premièrement parce qu'une telle politique a été une faillite et deuxièmement parce que sa mise en œuvre depuis 1967 s'avère désastreuse.

J'ai inscrit cette motion au *Feuilleton* parce que le ministre a avisé la Chambre et le pays que son ministère étudie actuellement tous les aspects de cette politique. Cela ne me rassure pas. A moins que je ne me trompe, il est entouré par passablement les mêmes gens qui avaient élaboré ladite politique en 1966-1967. Je ne peux qu'espérer que ceux-ci aient reçu les mêmes inspirations et les mêmes éclaircissements qu'a eus le ministre, qu'ils se soient convertis comme lui. J'espère que la discussion au sein de son ministère n'aboutira pas au genre d'échec que je crains parce que—je le répète—ce sont les mêmes gens en grande partie qui y participeront.

C'est pourquoi il m'a semblé nécessaire que la Chambre des communes discute de ce très important sujet à la première occasion, non que nous saurons résoudre le problème. Mes collègues et moi ne prétendons pas avoir une connaissance approfondie de ce qui s'impose pour résoudre, à tous les égards, ce problème très vexant et complexe. D'autre part, nous aurons l'occasion de discuter des principes généraux qui devraient étayer une politique nationale des transports.

Je n'ai pas eu le plaisir d'entendre le discours du ministre le 7 mars. Mais je l'ai lu, et il a donné à entendre que personne ne s'était opposé au principe du bill qui constitue le fondement même de notre politique actuelle. J'ai consulté le hansard, me souvenant vaguement que mon chef à l'époque, le député de Nanaimo-Cowichan-Les Îles (M. Douglas), et moi-même de fait, avions soulevé des objections. J'aimerais vous lire un extrait de la déclaration de mon collègue, le 2 septembre 1966, qu'on retrouvera à la page 8044 du hansard, tout simplement pour que le ministre sache que certains députés se sont opposés vigoureusement aux principes fondamentaux du bill alors à l'étude, et aujourd'hui loi au Canada. Voici:

● (1520)

De fait, monsieur l'Orateur, je ne crois pas que la libre entreprise et le système compétitif des transports donnent au Canada des moyens de transport suffisants au prix que nous pouvons payer. Il peut se trouver des pays qui ont les moyens d'avoir toutes sortes d'entreprises libres qui se font concurrence; différentes formes de transport et diverses compagnies qui se font concurrence en assurant un double service. Néanmoins, dans un pays de 20 millions d'habitants où, je le répète, nous dépendons, probablement plus que tout autre pays, sur les moyens de transport pour amener nos biens sur les marchés éloignés à des prix concurrentiels, où nous dépensons plus par tête pour les transports que tout autre pays de l'univers, j'estime que nous ne pouvons nous offrir le luxe d'avoir une politique des transports permettant l'entreprise libre et concurrentielle.

Voilà en quels termes s'exprimait mon collègue, le chef de notre parti à cette époque-là. Vers la fin de son discours, à la page 8046, il a tenu ces propos qui me semblent bien pertinents.

Le gouvernement actuel ou son successeur constatera dans quelques années, j'en suis convaincu, que cette Commission des transports sera incapable de résoudre le problème à cause de son manque de pouvoirs et d'autorité. Si la Chambre néglige maintenant de doter cette commission de certains pouvoirs et de renforcer le bill, alors un Parlement subséquent s'y verra forcé après que nous aurons perdu un temps précieux et des sommes très considérables.

Monsieur l'Orateur, si jamais j'ai entendu une déclaration prophétique, à la lumière de l'aveu d'échec fait par le ministre, celle-là en est sûrement une. Le 27 janvier 1967,

### *Politique nationale des transports*

j'ai pris part au débat en troisième lecture du bill et j'ai tenu des propos similaires. C'est le Nouveau parti démocratique qui a soutenu à cette époque, lorsque le bill a d'abord été présenté au Parlement puis ensuite imposé à la population canadienne, qu'une politique des transports fondée sur la concurrence, le profit et les principes de la libre entreprise était vouée à l'échec. Tant mon collègue que moi-même avons souligné dans les discours auxquels je fais allusion, que cette politique aurait pour résultat de créer de grandes difficultés pour les Prairies, le nord de l'Ontario, le nord du Québec, la région septentrionale du Canada et les provinces de l'Atlantique, et qu'elle allait contrarier le développement de l'industrie secondaire dans toutes ces régions sous-développées du Canada. Nous avions prévu cela non pas parce que nous étions plus intelligents ou plus perspicaces que les autres, mais parce que nous n'étions pas prisonniers du mythe de la libre entreprise qui obsède les partis libéral et conservateur. A cause de cela, nous avons été en mesure de prévoir les conséquences du genre de politique que l'honorable M. Pickersgill a présentée à la Chambre et a fait adopter par le Parlement, pour ensuite, une fois que cette politique ait eu pris force de loi, être en mesure de nous quitter pour prendre la direction de la Commission. Depuis l'époque où M. Pickersgill était président de la Commission canadienne des transports, le Canada a souffert énormément dans le domaine des transports.

Pendant le temps qui m'est alloué, j'aimerais indiquer certaines lignes directrices générales qui pourraient nous aider à établir une politique dans le domaine des transports. Je ne m'attends pas mais je ne peux m'empêcher d'espérer, que toutes les propositions que je ferai au nom de mon parti seront acceptées par tous les députés. A mon avis, elles sont cependant fondamentales si nous voulons établir une politique nationale des transports pertinente et efficace.

D'abord, monsieur l'Orateur, j'affirme aux députés et au ministre que nous devons adopter des lois, prendre des mesures et élaborer des lignes de conduite afin que les transports deviennent un service public. La politique des transports du Canada ne doit pas être dominée par le principe des bénéfices et par le supposé principe de la concurrence dans la société. Cela ne veut pas dire que le système des transports doit être déficitaire. Il n'y a aucune raison pour qu'il le soit. Les systèmes de transport ont toujours été rentables. Cela signifie par ailleurs que le système national de transport doit satisfaire les besoins nationaux et régionaux des Canadiens, même si parfois ce n'est pas rentable, et le service ne doit jamais être sacrifié aux bénéficiaires.

J'aurai des observations à faire sur le Canadien Pacifique tout à l'heure, mais permettez-moi d'abord de dire quelque mots sur un certain nombre de problèmes auxquels le ministre fait face. Il y a une bataille continuelle contre les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau, surtout de la part du Canadien Pacifique. Comme je l'ai dit à la Chambre dans mon discours du 27 janvier 1967, j'ai eu l'occasion, pendant quelques années, de représenter certains syndicats des chemins de fer à plusieurs reprises. Chaque fois, j'ai entendu le Canadien Pacifique, par l'entremise de son porte-parole, devenu aujourd'hui président de la compagnie, M. Ian Sinclair, dire à la commission et aux syndicats combien le transport des céréales lui faisait perdre—on parlait d'habitude de dizaines ou de centaines de millions de dollars. Je me souviens avoir répondu que s'ils disaient la vérité, le CN et le CP devraient être en faillite et non des entreprises surtout dans le cas du Canadien Pacifique,