

Cela signifie par exemple, monsieur l'Orateur, que le prix de vente d'une cuisinière fabriquée en Nouvelle-Écosse et livrée à Halifax, Montréal, Toronto, Regina ou Vancouver, comprendra les mêmes frais de transport. C'est de la folie que de continuer à prôner l'implantation d'industries, en particulier de fabrication, dans les Maritimes, les Prairies, ou le Québec rural, qui ne peuvent soutenir la concurrence des industries de fabrication et autres qui ont l'avantage, du point de vue géographique et du point de vue du transport, d'être situées dans la banlieue de Montréal, de Toronto ou de Vancouver. Ce que je propose ici, monsieur l'Orateur, c'est une forme d'égalisation du tarif-marchandises, ou de subventionnement des taux, dans une plus large mesure qu'à l'heure actuelle—ou une combinaison des deux.

Plus importante encore est la question du transport des voyageurs à l'intérieur de notre pays. Assurément cela révèle une certaine tendance schizophrénique nationale, ou un certain défautisme, lorsqu'il coûte moins cher à un Canadien de prendre l'avion entre Montréal ou Toronto et l'Europe qu'entre Halifax et Vancouver, ou Terre-Neuve et la Colombie-Britannique. Combien nous devons nous trouver nous-mêmes ridicules, et à un point embarrassant, lorsque notre réseau aérien national peut nous offrir des excursions économiques vers le sud des États-Unis, les Antilles ou le Mexique au milieu de l'hiver, alors qu'il ne peut nous offrir le même genre de voyages bon marché vers la partie septentrionale de six de nos provinces l'été ou l'hiver, ou que même s'il le faisait une fois sur place il n'y aurait pas d'endroits pour nous loger. Pour trouver du travail, pour aller voir une personne chère ou simplement pour apprendre à mieux connaître notre pays et nos compatriotes—quel que soit notre but, notre réseau de transport est presque un handicap.

Pour réaliser ces objectifs, où même pour nous en rapprocher, il nous faut d'abord, en temps que pays, modifier radicalement la loi nationale sur les transports, car elle perpétue des critères qui non seulement sont démodés, mais qui n'ont jamais répondu aux besoins des habitants d'un pays septentrional aussi vaste et aussi peu peuplé que le nôtre. Pour être plus précis, c'est à la loi sur les transports qu'on doit le futur incertain du service-voyageurs dans ce pays et, à mon avis, il semble qu'elle ait été conçue dans le but précis d'encourager les chemins de fer à se défaire de leurs trains de voyageurs. Les compagnies de chemins de fer veulent supprimer leur service-voyageurs—elles ne s'en sont pas caché—et pour ce faire, il leur suffit de prouver à la Commission canadienne des transports que ce service représente une perte d'argent pour que celle-ci décide soit que l'on peut supprimer le service, soit que c'est impossible, auquel cas le gouvernement subventionnera jusqu'à 80 p. 100 des pertes.

Dans la loi, la balance penche nettement du côté de l'abandon. Cela décourage implicitement la compagnie de chemins de fer de considérer autre chose que ses profits et pertes pour élaborer sa politique de transport de voyageurs, car elle ne pourra pas obtenir de subvention sans demander au préalable la suppression de son service. La loi met l'accent sur les conséquences purement «économiques», c'est-à-dire la rentabilité, plutôt que sur les vastes conséquences sociales d'une telle suppression. La loi sur les transports met l'accent sur la rentabilité de nos systèmes de transports—alors que le service au public et la satisfaction des besoins de notre pays en matière de transport sont considérés comme secondaires, s'ils sont seulement considérés.

Les gouvernements successifs de notre pays ont adopté des politiques démodées, fragmentaires et de courte portée. Le défaut principal de la politique et du droit actuels est l'application permanente des critères de «libre entreprise», de concurrence et de rentabilité au fonctionnement de nos systèmes nationaux de transports et de communications. Monsieur l'Orateur, je l'ai déjà dit ici même et je n'ai aucune honte à le répéter. Les chemins de fer, les compagnies d'aviation, les télécommunications sont tous des services essentiels et, par conséquent, des services d'intérêt public, et cependant, nous continuons d'exploiter un système où le rendement est la question primordiale lorsqu'on en arrive au genre, à la qualité, à la fréquence et à l'efficacité de nos divers systèmes de transports. Les chemins de fer et les compagnies d'aviation sont des services nécessaires, ce qui les classe dans la même catégorie que les rues, les trottoirs, les systèmes d'égouts et d'eau, ou notre système postal. Personne, pas même un enragé de «libre entreprise», ne pourrait dire que les égouts et le système d'eau, ou les rues, les trottoirs et les grand-routes devraient faire des bénéfices, ou qu'il devrait y avoir une concurrence dans ces domaines. Ce sont des services publics indispensables, qui répondent aux besoins essentiels du public qui, pour sa part, est disposé à payer ces services tant directement qu'indirectement.

Les tentatives faites depuis quelques années afin de permettre à notre service postal «de faire ses frais», selon l'expression utilisée par un ancien ministre non regretté ont provoqué une débâcle dont tous les députés ont été témoins. Toutefois, c'était un excellent exemple qui prouvait que l'application desdits principes de l'entreprise libre aux services publics essentiels est non seulement inefficace mais qu'elle rend un mauvais service au Canada et aux Canadiens. Les membres du Nouveau parti démocratique croient qu'en matière de transport, nos politiques et nos lois doivent accorder la priorité au service plutôt qu'aux profits. Nous croyons, étant donné que nos réseaux nationaux de transport constituent un service public essentiel, qu'ils devraient être nationalisés.

Il est tout aussi ridicule de continuer à exploiter, en concurrence avec des sociétés privées, nos réseaux nationaux de chemin de fer et de transport aérien que d'avoir deux ou trois canalisations d'aqueduc sous nos chaussées et deux ou trois compagnies des postes qui se feraient concurrence. A trois ou quatre exceptions près partout dans le monde les chemins de fer essuient des déficits au chapitre du service-voyageurs ou dans tous leurs autres secteurs d'activité, qu'il s'agisse de sociétés privées ou d'État. Mais, dans certains pays, notamment en France, où les entreprises ferroviaires appartiennent à l'État, on s'est efforcé d'améliorer le service-voyageurs avec le résultat que le nombre des voyageurs a augmenté. En France et dans bien d'autres pays qui subventionnent leurs chemins de fer, les gens bénéficient d'un service rapide, moderne et fréquent à des taux modestes. Au Canada, nous sommes perdants sur toute la ligne—nous subventionnons nos chemins de fer et le service que nous obtenons en retour se détériore constamment.

Monsieur l'Orateur, j'ai reçu, comme tous les autres députés, sans doute, une revue intitulée *France Actuelle*. Elle est publiée par une association privée d'hommes d'affaires. Elle n'est pas l'œuvre de quelques socialistes ou radicaux endurcis qui veulent tout nationaliser. Dans un article en première page du 1<sup>er</sup> novembre 1971 on peut lire:

Les Français le considèrent maintenant comme tout naturel.