

M. Benjamin: Monsieur l'Orateur, l'honorable représentant regrette, j'en suis sûr, d'avoir soulevé la question. Je me contenterai de dire que son commentaire est une réponse suffisante.

Cette multiplicité des sociétés, toutes fortement financées et se disputant un volume de trafic aérien limité, équivaut à un suicide. Tout ce qui en résultera, ce sont de graves difficultés financières pour un certain nombre de lignes dans l'avenir. Maintiendrons-nous cet état de choses jusqu'à ce qu'on fasse appel aux Canadiens et au gouvernement pour renflouer plusieurs compagnies aériennes en faillite? L'histoire se répète, c'est bien le cas de le dire. Il suffit de remonter à la période allant de 1880 à 1923. Tout le monde voulait alors se mettre à construire une ligne de chemin de fer, notamment les riches amis du gouvernement. Nous avons eu des chemins de fer de tous genres et à l'exception du Canadien Pacifique—nous lui avons donné suffisamment pour nous assurer qu'il pourrait survivre—ils ont tous fait faillite. Si la leçon ne nous a rien appris, quand comprendrons-nous alors?

J'estime que nous agissons de même pour le trafic aérien et les politiques relatives aux lignes d'aviation qu'autrefois pour les politiques relatives aux chemins de fer. Pour que notre réseau de transports ferroviaires et aériens soit efficace et viable, il faut que le gouvernement modifie du tout au tout ses conceptions et son attitude. Il faudra donner la priorité au service sur la question des taux d'intérêt.

A propos de service, monsieur l'Orateur, à mon avis, il ne faut pas rendre les dirigeants du Canadien National entièrement responsables de la détérioration du service. Dans la situation financière avec laquelle ils se trouvent aux prises depuis 1923, si bonnes que soient leurs intentions, ils ne pouvaient pas faire autrement que de diminuer les services. Il faut leur rendre cette justice de convenir qu'ils ont fait de leur mieux pour essayer d'améliorer et d'accroître les services-voyageurs et les recettes-voyageurs, comme ils ont réussi à le faire. C'est probablement le seul chemin de fer d'Amérique du Nord dont les recettes-voyageurs et les recettes par mille ont augmenté de 1960 à 1969, période au cours de laquelle elles ont en fait presque doublé.

Lorsque la politique nationale des transports accorde plus d'importance aux taux d'intérêt versés aux détenteurs d'obligations plutôt qu'aux services à assurer au public, il est évident que ceux-ci vont en souffrir. Depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, nous avons vu une réduction des services-voyageurs ainsi que du nombre de trains. Certaines réductions étaient justifiées par les progrès technologiques, notamment, dans le cas des diesels. L'abandon ou la réduction du service-voyageurs a fait diminuer le volume de trafic ferroviaire et partant, les recettes. Ensuite, nous avons vu la fermeture d'agences et de bureaux de chemins de fer, puis l'abandon de lignes et de subdivisions entières. En vertu du bill à l'étude, on peut contracter des emprunts pour la construction d'autres embranchements propres à assurer le service des sociétés minières et autres, sans se préoccuper des Canadiens.

Telle a été l'attitude du CN et encore plus celle du CP et de chemins de fer aux États-Unis. Lorsqu'on fait le calcul du coût des chemins de fer, il ne faut pas oublier ce que coûte au pays et à son économie la réduction des services ferroviaires. En ma qualité d'ancien cheminot, je

[M. McCleave.]

reconnais volontiers que quelques-unes des lignes secondaires étaient de trop mais diminuer les services au point où le propose le CP n'a pas de raison d'être et je ne crois pas que notre gouvernement ni les gouvernements provinciaux en aient évalué le coût.

Si on tenait compte des dépenses nécessitées par l'amélioration des réseaux routiers municipaux afin qu'ils puissent accueillir le trafic qui autrement emprunterait les embranchements, on en arriverait à des centaines de millions de dollars. On n'a fait aucun rapprochement entre ces coûts et ceux du maintien des lignes de chemins de fer. Avant qu'on abandonne d'autres lignes secondaires, qu'on ferme d'autres agences ou qu'on supprime d'autres services-voyageurs, je crois que le gouvernement, et tout le Parlement, le comité permanent des transports et communications et même la Commission canadienne des transports—bien que je doute que celle-ci suive mes conseils—devraient étudier la question des coûts et déterminer ce que ce secteur d'activité coûte à l'ensemble du Canada. Il me semble qu'il y aurait une façon plus originale de tirer parti de nos réseaux de transport et de communication, ainsi que d'autres services, telles les entreprises de camionnage. Dans les villes et villages de 500 habitants et plus, pourquoi n'y aurait-il pas un centre de transport et de communications? On pourrait y faire un appel téléphonique, envoyer un télégramme, ou un message par Téléx. On pourrait y prendre livraison de marchandises ou de colis reçus par camion ou par chemin de fer, et en expédier par les mêmes voies. Là, les intéressés auraient accès à tous les renseignements sur les tarifs, à des téléscribes et à des ordinateurs qui seraient situés dans des villes comme Montréal, Calgary et Toronto.

• (3.50 p.m.)

Une voix: Ou Regina.

M. Benjamin: Ou Regina. On cesse d'utiliser la plupart des installations du genre dans la périphérie de cette ville. La plupart de ces petites localités ont perdu leurs bureaux de poste; beaucoup ont déjà perdu leur chef de gare. Dans certaines où il y avait deux chefs de gare, tous deux sont partis. Fort peu de ces centres disposent de quelque gare permanente pour les camions et aucun d'entre eux n'a d'accès immédiat aux services de transport aérien. La création de ces centres permettrait aux Canadiens de profiter des installations gouvernementales de transport qui existent. J'ai lancé cette idée à brûle-pourpoint. Elle ne serait peut-être pas pratique pour les municipalités ou les villages de 500 habitants. Elle ne serait peut-être réalisable que dans les centres de 2,000 habitants et plus. Il me semble pourtant que c'est le genre d'installations qui offrirait aux Canadiens les avantages des divers systèmes de transport et de communications de notre pays.

A propos de la diminution des services ferroviaires, j'aimerais dire qu'on m'a signalé aujourd'hui que la direction du Canadien National comptait remplacer le service-voyageurs actuel entre Ottawa et Montréal par des autorails. Je crois savoir que cela touche tous les trains-voyageurs actuels, à l'exception du service transcontinental. Tous les autres trains seront remplacés par des autorails. Si mes renseignements sont exacts, cela