

M. Benjamin: J'en conviens. Cette situation ne remonte qu'à la seconde guerre mondiale, à l'époque où les méthodes de l'entreprise privée ont été adoptées dans notre réseau ferroviaire.

Ce réseau de transport et de communications pourrait en outre relier tous les services intermédiaires. Si deux chemins de fer s'établissaient au même endroit en même temps, une de ces installations pourrait assurer des services aux deux compagnies ainsi qu'aux compagnies de camionnage de l'endroit et des villes avoisinantes. Tous les moyens de transport utiliseraient le centre de transport et de communications, y compris le téléphone, le télex et le télétype. A mon avis, cela aurait du sens particulièrement dans un pays qui a 4500 milles de largeur et qui ne compte que 22 millions d'habitants. C'est plus nécessaire pour un pays comme le nôtre que pour un pays qui a une population dense.

Sans doute, la plupart des mesures que je propose ne sont pas nouvelles; j'en suis convaincu. Elles ont été présentées officiellement à la Commission canadienne des Transports, qui n'a même pas eu la courtoisie de les étudier ou d'y jeter un coup d'œil. Lorsqu'on me questionnait, l'avocat snobinard du Canadien Pacifique m'a demandé si je détestais le CP. Même s'il en était ainsi, je ne vois pas en quoi les deux choses sont reliées. J'ai répondu que je ne détestais pas le CP, mais que j'étais profondément dégoûté et que j'en avais assez, non seulement du CP, mais aussi du gouvernement et du Parlement canadien qui persistent à exploiter un chemin de fer, en s'intéressant tout d'abord aux profits qu'ils peuvent en tirer tout en mettant les services au second rang, si services il y a.

Il y a autre chose qui est nécessaire dans un pays comme le Canada qui est d'une superficie de millions de milles carrés et habité seulement par 22 millions d'habitants. Une égalisation des tarifs marchandises serait plus profitable pour notre économie que presque toute autre chose. Un fabricant de cuisinières des Maritimes, dont le siège social était au Québec, a dû fermer ses portes. Son produit était de bonne qualité et j'en ai acheté un lorsque je me suis marié. De fait, je l'alimentais avec du charbon du CP. Les mesures que je propose sont, non seulement logiques et dans l'intérêt national, mais elles devraient faire l'objet d'une politique délibérée du gouvernement et du Parlement, car s'il en coûte \$25 dollars pour expédier une cuisinière d'Halifax à Vancouver et seulement \$5 pour l'expédier de Halifax à Moncton, on devrait au contraire maintenir un taux uniforme d'expédition fixé à \$12.50 partout au Canada. Si nous établissons les tarifs de cette façon, nos revenus ne diminueraient pas, mais nous éliminerions aussi la disparité dans les régions éloignées au Canada, soit sur les côtes est et ouest, par rapport au Canada central. J'estime que la normalisation des taux pour le transport des marchandises et des passagers est une condition essentielle au bon fonctionnement d'un réseau de transport qui desserve toutes les régions du pays. Il est moins cher de prendre l'avion pour l'Europe de Toronto ou Montréal que d'aller de Toronto à Vancouver par la voie des airs. On ne pense qu'aux profits et non pas au Canada.

Au chapitre de la recherche et du développement, le gouvernement et par la même occasion les contribuables, ont dépensé des centaines de millions de dollars afin d'aider et de soulager l'industrie privée dans des domaines aussi variés que les industries de défense et la construction à grands frais d'aéroports utilisés par les lignes privées. Les chemins de fer, en matière de recherche et de

développement, n'ont pas eu la moindre miette. Certaines compagnies privées, au même titre que les chemins de fer du CN, ont pu de peine et de misère réunir des fonds pour la recherche et le développement afin de moderniser et de refaire le réseau ferroviaire. Il y a toujours le Turbo. Je souhaite la meilleure chance du monde au CN. S'il réussit, ce ne sera pas au gouvernement qu'il le devra. Des centaines de milliers de personnes se tuent et se blessent chaque année sur nos routes, on n'hésite pas à polluer l'air de nos villes et de nos campagnes, quand les rails sont abandonnés à la rouille.

On ne réussit pas à expédier les céréales assez rapidement. J'ai eu l'occasion, la semaine dernière, de m'entretenir longuement avec un dirigeant d'une des compagnies de manutention des céréales les plus importantes au Canada. Il me confiait qu'il espérait voir le bill de financement du CN, au poste du matériel, qui compte pour 42 millions de dollars si je ne m'abuse, prévoir l'achat de wagons-trémies. Il estimait, et je suis d'accord avec lui, qu'il faut actuellement 5,000 wagons-trémies de plus; chacun de ces wagons, comme on le sait, peut transporter de 3,000 à 4,000 boisseaux de céréales. Le besoin est pressant. On se sert toujours des vieux wagons couverts de 40 et 50 tonnes dans l'Ouest. Ils ont de 30 à 40 ans. On a raison de se plaindre.

J'en ai parlé à des responsables d'élevateurs dans ma circonscription et ailleurs dans les Prairies. Savez-vous qui répare leurs wagons? Ce ne sont pas les compagnies de chemins de fer. Le nombre de wagons en mauvais état qu'on affecte au chargement est une honte, et pourtant des hommes sont mis à pied dans les ateliers du CP. On trouve des wagons rafistolés avec des planches et du carton. Le grain s'en échappe. Les cultivateurs doivent s'en contenter. Des milliers de boisseaux se perdent ainsi. Ce n'est pas seulement de l'incompétence, c'est ridicule.

A propos de réseaux ferroviaires publics, le député de Témiscamingue a jugé bon de citer l'exemple des chemins de fer en Russie. Il a parlé de service insatisfaisant et de wagons malpropres. Je ne conteste pas sa déclaration, car je n'ai jamais voyagé par train en Russie. Il oublie toutefois de rappeler que le réseau ferroviaire russe était, à cause de la guerre, complètement démolé en 1945 et a été reconstruit depuis cette année-là, ce qui est assez remarquable. Il s'est bien gardé de parler des chemins de fer d'Europe occidentale, en Angleterre et en France par exemple, qui appartiennent tous à l'État. Un autre député a parlé cet après-midi de l'Allemagne de l'Ouest à propos de chemins de fer qui appartiennent à l'État. Les chemins de fer de France, qui appartiennent à l'État, offrent un service d'une qualité exceptionnelle pour le transport des marchandises et des voyageurs. Le turbo-train, reliant Paris à Cannes, a une vitesse moyenne de 82 milles à l'heure. Si jamais on construit un tunnel sous la Manche, ce train ira de Paris à Londres en deux heures et demie.

Les chemins de fer de l'État reçoivent des crédits pour la recherche et le développement. On ne leur demande pas de réaliser des bénéfices mais de fournir un bon service. Les voyageurs qui utilisent les wagons-lits en France et dans d'autres pays d'Europe savent qu'avec une carte spéciale leur lit leur coûte moins cher d'une fois à l'autre jusqu'à concurrence de 50 voyages dans un an. Le 50^e voyage est gratuit. Voilà qui fait preuve d'imagination pour stimuler la vente des billets de passage. On fait des offres spéciales. Les chemins de fer de France offrent un voyage particulier pour deux au prix de \$112. Le train quitte la gare de Paris à 17 h. 55. On met des couchettes à la disposition des voyageurs. Le train arrive à Madrid le