

du Québec devrait songer à mettre en valeur le Nord-ouest québécois. Le premier ministre du Québec est allé le voir. En s'éveillant, le matin, dans son wagon particulier, il s'aperçoit qu'une couche de deux pouces de neige recouvre le sol. Il se dit: rien à faire dans ce pays, et il n'y songe plus. Mais la persévérance des défricheurs et de ceux qui leur ont fait confiance—dans le nord du Québec comme dans le nord-ouest de l'Ontario—a démontré que le projet était absolument logique.

Je représente une circonscription électorale où sont établies deux usines à papier et une usine de sulfite. Le transport de marchandises à partir de cette région est considérable et il n'est pas douteux que les revenus du chemin de fer sont élevés. Si le National-Canadien abandonnait son service-voyageurs dans une ville qui n'a pas d'autre moyen de transport que le service d'autocars, ce serait, à mon avis, manquer complètement de prévoyance, de confiance envers un pays qui aura un si bel avenir.

A l'heure actuelle, deux convois transcontinentaux du National-Canadien relient Montréal et Vancouver et un convoi de cette société assure la liaison entre Montréal et Saskatoon. Il est temps que la Société revoise sa position et revienne à la ligne que le gouvernement de Laurier avait fait construire au début du siècle. Pourquoi cesser le service d'un convoi direct de Québec à Winnipeg, comme celui qui existait au début de l'exploitation de ce chemin de fer? Le National-Canadien s'apercevrait bientôt que les affaires du Nord de Québec et de l'Ontario constituent une source profitable de revenus.

Au point où en sont les choses, quiconque de notre région qui désire aller dans l'Ouest doit se rendre à North Bay pour y prendre le train transcontinental. La seule autre solution qui s'offre à lui c'est de prendre un train-marchandises omnibus de Hearst à Nakina, qui met 24 heures à franchir environ 150 milles. Quant aux gens qui habitent à l'est de Hearst, ils doivent se rendre à Hearst, y passer la nuit et prendre le train pour Nakina le lendemain matin.

J'exhorte le ministre à examiner cette question aussi attentivement que la situation des voyages par avion lorsque la chose lui a été signalée. J'espère que grâce à son aide et à la surveillance qu'il exercera, pour employer un mot cher au chef de l'opposition, les gens que je représente à la Chambre auront le service auquel ils ont droit.

[M. Habel.]

L'hon. M. Fulton: Monsieur le président, j'aimerais retenir l'attention du comité pour un bref moment afin d'examiner trois questions de ce poste général qui préoccupent mes commettants—et je pense qu'à cet égard, mes commettants partagent l'inquiétude du reste du Canada. Il y a d'abord le problème découlant de la décision du Pacifique-Canadien d'abolir le service transcontinental du *Dominion*.

Si j'en parle, c'est en partie parce que j'ai soulevé la question durant la campagne électorale. C'est la première occasion qui m'est donnée de signaler la question discrètement mais fermement, j'espère, à l'intention du gouvernement, et de demander au ministre, en sa qualité de membre du cabinet à qui incombera principalement la responsabilité de diriger les débats et d'aider ses collègues à en arriver à une décision à cet égard, compte tenu de certains principes et de certaines considérations que j'aimerais formuler maintenant.

Lors de la discussion de cette question à la Chambre et en dehors jusqu'à ce jour, la majorité des arguments offerts en faveur du maintien ou du rétablissement de ce service ont été fondés sur des motifs juridiques—sur l'interprétation de l'obligation légale de la compagnie remontant à la date initiale de sa constitution en société et à l'octroi de sa charte à titre de premier chemin de fer transcontinental.

Je ne veux pas dire que cet argument n'est pas valable ni sérieux, qu'il ne faudrait pas l'étudier attentivement, mais j'estime que la compagnie a eu tendance à interpréter au moins dans un sens trop restreint le mot «efficace».

• (3.00 p.m.)

Je n'étaye pas ma thèse sur des motifs juridiques uniquement, mais en tant qu'avocat, je ne les oublie certes pas et je leur attribue toute l'importance qu'ils méritent. Je fonde ma thèse sur la question d'obligation—j'espère que le ministre persuadera ses collègues de fonder leur étude et décisions sur ce motif—obligation non pas au sens légal mais au sens général, obligation envers le pays, non pas une stricte obligation légale mais, si vous préférez, une obligation morale et un sens de l'intérêt public.

En foi de quoi, j'estime qu'il appartient au cabinet de conclure que les avantages retirés par le Pacifique-Canadien et ses sociétés connexes au cours de générations, avantages provenant du domaine public du Canada, et découlant de la situation avantageuse où les a placés le Parlement du Canada, ont fait naî-