

depuis une, mais depuis deux et même trois générations. Il n'y a même pas d'école élémentaire qui puisse se comparer aux écoles des municipalités urbaines, car les impôts prélevés sur les propriétés industrielles ou résidentielles sont insuffisants pour constituer un régime scolaire convenable.

La mauvaise fortune frappe donc une région comme celle-là. La population espère depuis quelques générations que le sort tournera et que les beaux jours reviendront grâce à l'arrivée de nouvelles industries. Ainsi, de nouveaux emplois seraient disponibles. Le chemin de fer s'est étendu très tôt dans cette région afin de tirer profit du transport du pin. Lorsque la population s'aperçoit que même le chemin de fer abandonne la région, elle se dit que le gouvernement du pays a peut-être lui aussi perdu confiance dans les ressources de cette région.

A mon avis, le seul argument valable aux audiences de la Commission des transports du Canada, c'est celui de l'utilité et de la nécessité publiques. Certes, les états financiers des compagnies ont leur importance. La Commission des transports s'inquiète grandement du montant que perdent les compagnies. Comme je le disais plus tôt, les compagnies de chemin de fer sont passées maîtres dans l'art de rédiger des états financiers démontrant qu'elles perdent de l'argent. Elles sont très lentes et négligentes à effectuer les travaux difficiles qui s'imposent pour que les chemins de fer deviennent un peu plus florissants dans ces régions pauvres. Elles préfèrent abandonner au service d'autobus les tâches difficiles. Voilà l'attitude des chemins de fer. Certes, les états financiers ont leur valeur.

Y a-t-il un autre moyen de transport? Cela a trait à l'enquête de la Commission des transports et c'est une question de commodité et de nécessité pour le public. Toutefois, il y a bien peu de choses à part cela qui se rapporte à l'enquête. Peu importe de savoir quelle somme d'argent cette ligne a rapportée à la compagnie avant qu'elle décide de l'abandonner. La Commission n'a que faire de ce renseignement. Tout ce qu'elle veut, c'est une vue d'ensemble de la situation. Elle ne veut pas savoir si cette compagnie fournira des moyens d'accès qui assureront une expansion industrielle ou touristique dans les années à venir. Je répète que, dans mon comté de Renfrew-Sud, l'expansion du tourisme est un des derniers espoirs qui nous restent. Nous n'avons pas de moyens de transport qui donnent accès directement à la région et qui nous permettraient de réaliser cette possibilité. Avec l'abandon d'une ligne de chemin de fer, c'est un mode d'accès à la région qui disparaît et qui aurait pu nous aider à développer l'industrie du tourisme.

[M. Greene.]

C'est sûrement là une question qui devrait entrer en ligne de compte aux yeux de la Commission des transports, c'est-à-dire si oui ou non l'abandon de la ligne de chemin de fer va compromettre l'avenir économique de la région. La question ne semble pas pertinente, que je sache, et c'est sur le Parlement qu'en retombe la responsabilité. Si la Commission des transports du Canada n'a pas à tenir compte de ces facteurs, c'est sur le Parlement qu'il faut en rejeter le blâme puisque c'est lui qui établit les lois qui régissent cet organisme.

A mon avis, monsieur l'Orateur, il faudrait y penser à deux fois avant de consentir à l'abandon de lignes ferroviaires. Ces puissantes compagnies, qui ont fait d'énormes bénéfices dans le passé, ne devraient pas être autorisées à abandonner un embranchement dès qu'il ne semble plus leur rapporter autant. Il faudrait inciter les chemins de fer à ne rien négliger pour rendre ces lignes rentables. Je me souviens d'une audience où nous avons plaidé, pour le compte des municipalités intéressées, en faveur du maintien du service sur un embranchement. Nous avons demandé à un témoin, qui était partie pour le chemin de fer, ce que ce dernier avait fait pour attirer des clients et ce qui avait amené la compagnie à solliciter avec instances l'autorisation d'abandonner la ligne en question. Nous lui avons demandé si la compagnie avait annoncé son service, chose qui est absolument nécessaire en affaires aujourd'hui, aussi étrange que cela puisse paraître. On nous a répondu qu'il n'était pas nécessaire de faire de l'annonce puisque tout le monde savait où se trouvait la gare. Cette réponse montre combien l'administration des chemins de fer est désuète; elle témoigne du peu de souci qu'elle a de rendre profitables ces lignes peu rémunératrices afin de pouvoir continuer à desservir les régions comme elles doivent le faire.

Monsieur l'Orateur, je suis fermement convaincu que les chemins de fer ne sont aucunement intéressés à maintenir des embranchements qui ne leur rapportent pas de bénéfices généreux et faciles. Lorsque le maintien d'un embranchement s'avère difficile, lorsqu'il exige une gestion dynamique et lorsqu'il requiert l'ingéniosité dont tout petit commerçant doit faire preuve pour survivre de nos jours, alors les compagnies trouvent que la partie est trop rude et veulent retirer leur épingle du jeu, quitte à ce que quelqu'un d'autre se charge du problème. Certes, la présente mesure force quelque peu les chemins de fer à s'acquitter de leurs responsabilités envers ceux qu'ils s'étaient engagés à desservir, mais elle ne va pas assez loin. Pour dire le moins, si les chemins de fer abandonnent la