

Trois-Rivières les services du National-Canadien, ne serait-ce que pour nous donner un meilleur service que celui que nous offre le Pacifique-Canadien et assurer une concurrence toujours saine dans ce domaine-là.

Monsieur le président, il serait possible de l'établir puisqu'il existe déjà une voie ferrée qui passe à quelque 15 milles de chez nous, dans un village qui s'appelle Charette. La gare, chez nous, pourrait servir de gare commune aux deux chemins de fer, comme celle d'Ottawa le fait actuellement. Ceci ne nécessiterait pas un investissement prohibitif et inciterait, probablement, les deux chemins de fer à assurer au territoire que je représente, et qui compte 350,000 ou 450,000 habitants, un service raisonnable.

Monsieur le président, je dis que le service est pourri sur toute la ligne. Cela, ce n'est pas la faute des préposés au service qui font leur possible dans des circonstances inutiles. On diminue le personnel, on supprime des trains et les wagons sont malpropres. Nos gares, le long de nos chemins de fer, dans la province de Québec, sont dans un état scandaleux. Je ne parle pas des autres provinces, parce que je sais que mes collègues voudront le mentionner. Il y a de ces gares qui ne seraient jamais tolérées dans nos villes; on les classerait comme des taudis. Je prétends avoir un certain âge, monsieur le président, mais je crois que quelques-unes de ces gares n'ont jamais été peinturées de mon vivant.

Nous arrivons à l'époque de l'Expo; nous allons inviter ici quelques millions de visiteurs; nous allons leur montrer le long de nos lignes de chemin de fer des taudis, comme gares, avec un terrain de rebut autour. On pourrait au moins tondre le gazon, tailler les arbres, peindre les édifices si l'on ne veut pas les reconstruire.

Je dis que la Commission des transports aurait besoin d'avoir des dents afin de pouvoir contrôler ces compagnies publiques qui ont écrémé les richesses naturelles du Canada. On leur a concédé tellement de ces choses qui les ont enrichies, et aujourd'hui, alors qu'elles sont en face d'obligations à remplir envers le public, elles refusent.

Monsieur le président, j'aurais bien des choses à dire à ce sujet, mais je sais que d'autres de mes collègues voudront en parler. Certains députés en ont déjà parlé et je ne veux pas répéter de façon indue ce qui a déjà été dit ici pour ne pas prolonger le débat. Je voudrais simplement souligner que les relations patronales-ouvrières au sein de la plupart de nos chemins de fer me semblaient lamentables jusqu'à maintenant, mais je crois qu'il y a dans ce bill des articles qui aideront à les améliorer et qui permettront aux préposés d'avoir un moral suffisant pour assurer un

service au public voyageur avec le sourire aux lèvres.

Monsieur le président, il y a cette autre question importante que la Commission des transports pourrait étudier bien à fond, c'est celle qui a trait au transport par camions qui, actuellement, souffre d'une concurrence que les associations de transport par camions ne croient pas justifiée, puisque les chemins de fer bénéficient des subventions que les compagnies de transport par camion ne reçoivent pas et, évidemment, cela les place dans une situation extrêmement difficile.

Monsieur le président, je crois qu'il faudrait étudier cette situation-là, parce que le transport par camion a sa raison d'être. Les compagnies privées qui ont organisé des systèmes de transport par camions, qui ont couru les risques, qui ont investi les capitaux, ne sont pas bien aises de se voir concurrencer par les compagnies de chemin de fer, qui bénéficient des capitaux du public, après avoir obtenu du gouvernement du Canada ou du public canadien tous les avantages que l'on sait, avantages qu'elles ont su compartimenter dans d'autres compagnies qu'elles exploitent aujourd'hui, pour enrichir un grand nombre de leurs directeurs. Ensuite, ils exigent des subventions pour concurrencer l'entreprise privée, qui veut répondre aux besoins de l'économie canadienne. Il va falloir que la Commission des transports ait l'autorité, ait la volonté de mettre de l'ordre dans cette situation.

Monsieur le président, je vois que le bill tend à uniformiser les diverses lois provinciales sur les transports, et je crois que c'est sage. Quand on a connu, par exemple, l'espèce de jungle qui existe aux États-Unis, où chacun des États a sa propre législation et où il est pratiquement impossible, pour les compagnies de transport, de donner un service satisfaisant, à cause de ces grandes divergences entre les législations des États, je crois qu'il est sage—n'en déplaise à certains ministres des Transports de certaines provinces qui pensent autrement—que le gouvernement fédéral prenne ses responsabilités et assure une espèce d'uniformité au transport par camions, pour éviter ces complications dispendieuses qui provoquent des délais et qui desservent l'économie canadienne. Je n'irai pas jusqu'à préconiser, de façon définitive, peut-être, que le transport par camion soit, lui aussi, subventionné, mais je crois que cette industrie fait face à des problèmes sur lesquels on doit se pencher et étudier soigneusement, de façon, au moins, à ne pas lui susciter de concurrence.

Monsieur le président, avec votre permission,—je ne sais pas si cela est dans l'ordre—j'ai encore quelques remarques à faire, mais je vois que l'honorable ministre des Travaux publics et leader de la Chambre (M. McIlraith) voudrait demander le consentement de