

grain transporté aux ports de l'Atlantique et de l'Est expirait le 31 décembre 1966.

Il connaissait parfaitement les conditions posées par les compagnies de chemins de fer en vue de l'abandon d'embranchements sur les lignes dites protégées. Or, sachant toutes ces choses, pourquoi n'a-t-il pas présenté ce bill deux mois plus tôt? Pourquoi ne l'a-t-il pas présenté à la place de l'assurance frais médicaux, par exemple, qui n'entrera en vigueur qu'en 1968? Pourquoi a-t-il mis ainsi en jeu l'économie même du pays? Est-ce encore pour crier dans le grand public que l'opposition retarde les travaux de la Chambre ou a-t-il voulu prendre la Chambre par surprise pour faire adopter hâtivement une loi qui méritait d'être étudiée à la loupe?

• (5.10 p.m.)

C'est cette manière de procéder que nous avons toujours réprouvée, depuis que nous sommes ici, et nous supplions le gouvernement de cesser ce jeu, car si j'appelle l'attention de la Chambre sur le présent bill, je pourrais en dire tout autant d'autres mesures, alors que le gouvernement a pris un malin plaisir à utiliser cette arme.

Le Canada est un pays immense et on le voit encore plus grand en assistant aux présentes délibérations, à entendre les différentes opinions, de l'Atlantique au Pacifique et, surtout, après avoir pris connaissance des différentes inquiétudes comme des multiples besoins des différentes régions économiques du pays. Au fait, je suis d'avis qu'il serait peut-être préférable d'avoir une loi bien déterminée pour chacune des régions qui composent le Canada.

Aussi, je souhaite à l'honorable ministre, qui est sûrement plein de bonne volonté,—à preuve, la patience qu'il a démontrée à écouter toutes les opinions et sa détermination à répondre avec le plus de clarté possible à toutes nos questions,—qu'il puisse orienter le travail de la Chambre en ce sens.

Souvent, ce ne sont pas ses explications qui semblent obscures, mais bien la complexité et la diversité économique régionale qui rendent l'application de la loi difficile.

Dans certaines parties du Canada, tous les moyens de transport agissent simultanément et semblent se faire concurrence, tandis que dans d'autres, il n'y a ni le nombre, ni la concurrence et, pourtant, tous les citoyens ont droit à la même justice.

Ainsi, dans ma circonscription de Roberval, l'activité est beaucoup moindre que dans les métropoles, puisque nous nous contentons du National-Canadien et du camionnage privé. Nous espérons qu'avec la loi renouvelée, on jugera que la vallée de Roberval-Lac Saint-Jean mérite plus de considération qu'elle n'en a reçu dans le passé.

[M. Gauthier.]

En tant que le National-Canadien est concerné, je ne voudrais pas que le présent bill permette à la Commission canadienne des transports d'éliminer tout simplement l'embranchement Chambord-Dolbeau. Je préviens l'honorable ministre, parce que les autorités du National-Canadien ont déjà tenté de réduire considérablement le service des trains de marchandises en proposant la fermeture de certaines gares dans les régions rurales.

Bien entendu, je ne crains pas qu'on élimine la voie ferrée, parce que la compagnie du National-Canadien sait fort bien que, au niveau du transport des marchandises, et à cause des compagnies forestières et autres, c'est l'embranchement le plus rentable de l'Est du Canada, par rapport à son parcours.

Mais c'est sur le service des passagers que je veux appeler l'attention de l'honorable ministre. Certains jeunes technocrates de Montréal, qui sont venus dans la région, tenteront de convaincre la Commission que l'exploitation de ce train de passagers n'est pas rentable! Mais je puis vous garantir que si elle ne l'est pas, c'est qu'on a complètement délaissé le point le plus important: le service. En effet, si l'on traitait les usagers de Montréal, d'Ottawa ou de Toronto de la même manière qu'on traite ceux de la région du Lac Saint-Jean-Roberval, les trains «intermétropolitains» seraient vides.

Lorsqu'on a décidé qu'une ligne est non rentable, on ne le décrète pas du jour au lendemain. On agit exactement comme le font actuellement les autorités du National-Canadien, dans ma région. On commence par supprimer le service postier, enlevant ainsi un revenu quotidien capital au service des messageries. On délaisse graduellement le service des messageries chez les particuliers à un point tel que, aujourd'hui, il ne nous reste qu'un seul wagon pour messageries et l'on parle même de le supprimer. Et pour ne pas avoir affecté un seul dollar à l'amélioration du service pour les voyageurs depuis trente ans, préférant construire des hôtels gratte-ciel dans les grands centres, on donnera à la future commission l'ordre de supprimer le dernier train de voyageurs, mais on continuera à obliger les anciens usagers à payer la note pour les extravagances commises dans les grands centres. Voilà le triste sort qui attend nos régions éloignées.

Afin de corriger tout ceci, je crois qu'il faudra choisir les commissaires plutôt dans les régions éloignées que dans les grandes villes, par exemple, les présidents des grandes centrales agricoles dans la province ou dans toutes les autres provinces, les chefs syndicaux, les associations de conseils de comté, etc., puisqu'après tout ce seront les commissaires qui appliqueront la loi. C'est donc à ce