

L'hon. M. Lambert: Le ministre pense-t-il qu'à la faveur de ce précédent il pourra à l'avenir substituer ses pouvoirs à ceux du Bureau? Comme dit un proverbe: inutile d'acheter un chien de garde pour ensuite aboyer soi-même.

L'hon. M. McIlraith: La réponse est très simple. J'ai vertement critiqué la loi quand le gouvernement l'a présentée à la Chambre des communes, mais elle a néanmoins été adoptée. Le gouvernement comptait alors 208 députés alors que nous n'étions que 49 ou 50. J'oublie les chiffres exacts. J'ai dit, comme on le verra dans le compte rendu des délibérations de la Chambre, que la loi n'était pas claire et n'était pas bonne. Il se pourrait qu'il faille l'améliorer et la clarifier, mais c'est une chose qui ne m'intéresse pas aujourd'hui. Ce qui m'intéresse c'est que la loi est restée telle quelle. C'est son gouvernement qui a donné à la loi sa forme actuelle. Je ne pouvais faire autrement que de m'acquiescer de mon mieux des obligations que m'imposait la loi telle que je l'ai comprise, et c'est ce que j'ai fait.

L'hon. M. Lambert: C'est ainsi que vous l'interprétez.

L'hon. M. McIlraith: Ce n'est pas seulement une interprétation, c'est la réalité.

M. Marcel Lessard (Lac-Saint-Jean): Monsieur le président, je ne voudrais pas manquer cette opportunité qui nous est offerte aujourd'hui de traiter de la politique qui régit les transports au Canada et l'effet qu'elle produit sur le développement économique du pays.

A titre de citoyen de la province de Québec d'abord et de porte-parole de mon groupe ensuite, je m'en tiendrai donc à ce qui peut affecter le Québec et tout particulièrement la région du Saguenay que je représente.

Monsieur le président, les transports au Canada et dans la province de Québec ont joué un grand rôle dans le passé, et je suis convaincu que celui qu'ils joueront dans l'avenir sera tout aussi important.

J'aimerais me référer tout particulièrement aux chemins de fer qui ont été construits au Saguenay au tout début du siècle présent ou à la fin du siècle dernier. Si je m'en tiens aux informations qui sont à notre connaissance actuellement, aucune amélioration n'a été apportée à la voie ferrée, elle-même, qui relie Montréal à la région du Saguenay.

La région du Saguenay comprend des industries lourdes, comme celles du papier et de l'aluminium, qui utilisent beaucoup la voie ferrée pour transporter leurs marchandises, leurs produits, et leurs matières premières.

Je sais que l'exploitation de la ligne reliant Montréal au Saguenay rapporte de gros

bénéfices au National-Canadien. Par conséquent, nous sommes en droit d'appeler l'attention du ministre sur le fait que son ministère doit se préoccuper d'améliorer dès maintenant ce service au Saguenay afin que ces industries puissent bénéficier d'un meilleur moyen de transport.

Autrefois, la population utilisait le chemin de fer pour se rendre à Montréal et vice versa, mais elle abandonne ce moyen de transport de plus en plus, parce que le temps qu'on y met à parcourir les quelque 300 milles qui séparent notre région de la métropole canadienne est de beaucoup trop long.

Cette ligne, qui a été tracée au début du siècle, suit toutes les courbes du terrain en montagne, et contourne les lacs. Étant donné qu'à cette époque on n'avait pas la machinerie nécessaire pour exécuter des travaux de cette importance, on comprend facilement pourquoi ce chemin est aussi tortueux. Toutefois, je suis d'avis qu'il est possible, en 1963, d'apporter certaines améliorations, et ce à un coût fort raisonnable, ce qui aurait pour effet de réduire non seulement les frais de transport mais le nombre d'heures requises pour voyager entre ma région et la métropole.

Évidemment, le gouvernement serait obligé d'y affecter certaines sommes mais je suis d'avis que cela constituerait un bon placement car le National-Canadien en retirerait des bénéfices accrus.

Monsieur le président, il y a certains aspects de la politique des chemins de fer que l'on pourrait mettre en question. Je tiens à signaler, par exemple, que dernièrement, c'est-à-dire hier, le Pacifique-Canadien a demandé qu'on lui construise des wagons en aluminium. Vous comprendrez facilement que ceci m'intéresse puisque la région du Saguenay produit de l'aluminium. Or, si le National-Canadien a l'intention de changer prochainement son matériel roulant, c'est-à-dire de l'améliorer, ce qui est nécessaire pour un bon pourcentage de son matériel qui est déjà très démodé, il devrait considérer l'opportunité d'utiliser l'aluminium dans la construction de ses wagons. Tout en ce faisant, non seulement emploierait-il un matériel léger mais un produit canadien. Et, ce serait tout à l'avantage de cette société de la Couronne, car ce matériel, en diminuant le poids du wagon, permet d'augmenter la charge transportée. En somme, c'est une économie réelle qui a été réalisée par des compagnies qui ont employé ce matériel dans la construction de leur équipement roulant.

Je sais que la compagnie ALCAN, elle-même, a construit pour son propre compte le wagon qu'elle possède actuellement. Or, la preuve technique et pratique étant établie, le gouvernement devrait, à l'avenir, envisager