

immédiate de nombreux tronçons de la route transcanadienne n° 17 entre Ottawa et North-Bay. Les routes d'accès de notre région laissent beaucoup à désirer. Certaines de nos industries sont désavantagées par le tarif élevé du transport des marchandises, par les frais généraux supplémentaires que requièrent l'encaissage et les soins spéciaux qu'elles doivent prendre pour que leurs produits parviennent intacts à destination.

Je comprends bien, monsieur l'Orateur, qu'il existe d'autres régions géographiques semblables à la circonscription de Renfrew et qui ne se développent que lentement pour les mêmes raisons. Elles n'ont pas progressé au même rythme que d'autres régions canadiennes, plus grandes et plus prospères. Il est donc essentiel qu'on s'occupe spécialement de ces régions et que le ministère de l'Industrie ajoute de nouveaux critères à sa législation sur les régions désignées afin qu'elle s'applique facilement aux régions que j'ai décrites.

L'un des critères pour choisir les régions désignées devrait être la comparaison de l'impôt industriel et foncier perçu dans ces localités.

On devra accorder un traitement spécial aux régions dans lesquelles les taxes industrielles sont exceptionnellement basses en comparaison de l'impôt foncier. Ainsi, la ville de Pembroke perçoit aujourd'hui \$900,000 d'impôts de ses industries, et 18 millions de dollars d'impôt foncier. Ceci ne peut que vous indiquer, monsieur l'Orateur, que les propriétaires de maison paient des impôts très élevés. Renfrew-Nord n'est pas une des régions désignées de l'Ontario car, d'après les critères aux termes de la loi, le chômage n'y est pas suffisamment élevé. Cependant, cela ne veut pas dire qu'il y ait des occasions d'emploi illimitées.

Ma circonscription exporte surtout sa jeunesse instruite. Bien des gens qui ont vécu presque toute leur vie dans la Vallée du Haut-Ottawa ont dû aller gagner leur vie ailleurs.

Pour tenir le coup, les régions comme la nôtre doivent jouir de la péréquation quant au tarif-marchandises et d'une réduction des impôts sur les corporations commerciales, non seulement dans le cas des entreprises qui viennent s'y établir, mais aussi dans le cas de celles qui y sont déjà, et cela tant qu'on n'aura pas amélioré la situation économique et obtenu les installations nécessaires. La tâche peut paraître énorme, mais

[M. Hopkins.]

ces éléments doivent entrer en ligne de compte si l'on veut que les avantages soient répartis équitablement pour tout le monde.

Monsieur l'Orateur, je traiterai pendant quelques minutes des problèmes du transport, à partir des régions de la Vallée du Haut-Ottawa vers les régions plus peuplées de l'Ontario et du Québec. Quelle ironie de constater que des millions de dollars du Trésor fédéral, des milliers de milles carrés d'excellentes terres agricoles, sans oublier les prêts des sociétés britanniques, ont été consacrés à la construction du Pacifique-Canadien alors qu'aujourd'hui cette dernière, compagnie privée, pour le bien de ses affaires, traite le grand public de manière aussi cavalière et aussi mesquine.

Monsieur l'Orateur, nous avons appris dernièrement que le Pacifique-Canadien avait aboli l'itinéraire du *Dominion*. Si les députés dirigeaient leur campagne électorale aussi inefficacement que le Pacifique-Canadien a exploité le *Dominion*, personne d'entre nous siégerait ici aujourd'hui. Le Pacifique-Canadien a présenté à la Commission des transports du Canada un état financier sur le *Dominion* et a énuméré les raisons qui l'obligeaient à supprimer ce service. En toute justice, il faudrait demander à la direction du Pacifique pourquoi il a laissé périr le service du *Dominion* au cours des dernières années. Pourquoi a-t-on supprimé le wagon-poste et le wagon pour messageries sur le *Dominion*? Pourquoi a-t-on cherché à détourner les passagers d'une façon ou d'une autre?

Ainsi, comment se fait-il qu'un homme, accompagné de deux jeunes enfants, ayant acheté un billet lui donnant droit à une couchette à bord du *Dominion*, découvrit que le wagon-lit ne faisait même pas partie du train? En effet, si l'on veut pousser un peu plus l'affaire du service-voyageurs, comment expliquer que, même aujourd'hui, le Pacifique-Canadien décourage le trafic-voyageurs à bord du *Canadian*? Dans combien de temps entendrons-nous dire que le Pacifique-Canadien a demandé à la Commission des transports du Canada la permission de cesser l'exploitation du *Canadian* parce que ce service n'est pas rentable?

Examinons certains faits qui se produisent ici. Le tarif aller-retour entre Pembroke et Ottawa par le National-Canadien est de \$4.90, cinq jours par semaine, et \$5.70, les deux autres jours. Le billet aller-retour de Pembroke à Ottawa par le Pacifique-Canadien, à bord du *Canadian*, est de \$10.80. Un bon repas sur les trains du National-Canadien coûte \$1.35 ou \$1.45, mais à bord du