

bill, son rapport avec les déficiences insondables d'un programme général que le gouvernement aurait dû mettre sur pied, sont, à notre avis, un scandale flagrant.

(Texte)

**M. Legaré:** Monsieur le président, j'ai quelques brèves observations à faire au sujet de cette résolution, parce que la question des prix de transport, à mon sens, est intimement liée au succès d'une entreprise.

Il serait peut-être temps que l'on songe à faire bénéficier le Bas-Saint-Laurent des tarifs préférentiels dont jouissent les Maritimes.

Un des moyens d'atteindre ce but serait peut-être de décentraliser l'administration des chemins de fer Nationaux en établissant, à Mont-Joli, un «sous-bureau» qui pourrait desservir toute la partie de l'Est du Québec, qui actuellement est dirigée par le bureau de Moncton ou de Campbellton, c'est-à-dire toute cette partie du réseau qui s'étend de Lévis jusqu'à l'extrémité est de la Gaspésie, ainsi qu'une ligne ferroviaire qui relie les villes de Rivière-du-Loup à Edmundston, et toute cette partie qui traverse le sud de la province de Québec.

Les chemins de fer seraient ainsi à la porte de deux nouvelles régions qui pourraient peut-être leur fournir une clientèle intéressante dans un avenir prochain, si jamais le National-Canadien décidait de construire un embranchement de Matane à Saint-Anne-des-Monts. Toute cette clientèle-là va aboutir à Mont-Joli. En outre, vu qu'il y a un service de transport par voie d'eau entre Pointe-au-Père et Baie-Comeau, toute la région de la Côte Nord—région immensément riche—serait à la porte de la voie ferrée du National-Canadien.

Il y aurait là toute une clientèle qui pourrait s'ajouter à la clientèle habituelle des chemins de fer Nationaux.

Je considère Mont-Joli comme un centre ferroviaire qui, depuis très longtemps—je ne puis me souvenir depuis combien d'années—est administré par la province voisine. En ayant un «sous-bureau» dans la région du Bas-Saint-Laurent, plus exactement à Mont-Joli, peut-être que la clientèle qui aurait accès à ce service pourrait faire affaires avec des employés qui parleraient la langue de la majorité de la clientèle.

Il y a souvent des exemples malheureux. Je ne voudrais les énumérer tous, mais, il n'y a pas très longtemps, quatre fonctionnaires supérieurs de la compagnie, qui s'étaient rendus à Mont-Joli pour donner des instructions à un groupe du personnel, et qui ne parlaient pas un mot de français, ont dû recourir aux services d'un interprète pour se faire comprendre des employés qui travaillaient dans

ce secteur de la province de Québec s'étendant de Gaspé à Lévis.

Il y a d'autres exemples du genre, je pourrais en citer à profusion. Mais je vais me limiter à insister de nouveau pour que le National-Canadien en vienne à décentraliser son administration en établissant un «sous-bureau» dans la région du Bas-Saint-Laurent, lequel desservirait plus de 400 millies de voie ferrée.

(Traduction)

**M. Howard:** Monsieur le président, mes observations au sujet de cette mesure seront un peu dans la même veine que celles du député de Port-Arthur. Ce problème visant la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises et ses objectifs n'est qu'un seul des nombreux problèmes touchant les chemins de fer auxquels nous sommes en butte depuis longtemps. Nous l'envisageons depuis près de quatre ans. En cherchant à formuler son opinion à ce sujet, mon ami de Port-Arthur ne savait trop comment s'exprimer. Peut-être voulait-il parler du «manque de sérieux de la part du gouvernement». Le gouvernement a lanterné à ce sujet d'année en année, espérant, à l'instar de l'autruche, que le problème se réglerait de lui-même pour peu qu'on patiente. Sauf erreur, nous avons déjà approuvé 50 millions de dollars qui seront versés aux compagnies de chemin de fer sous l'empire de la loi sur la réduction des taux de transport des marchandises, et la résolution dont nous sommes saisis demande de porter ce montant à 75 millions. A mon avis, il s'agit d'une assez forte somme d'impôt à dépenser ainsi sans compter.

Si je ne me trompe, cette loi a d'abord été présentée pour subventionner un relèvement de traitements accordé en 1958 ou 1959. Il s'agissait de réduire l'augmentation des taux de transport de 17 p. 100 à, espérait-on, 10 p. 100, quoique finalement elle ait été réduite à 8 p. 100. On nous avait offert à ce moment-là la possibilité d'étudier longuement toute la question des transports. La loi a de nouveau été modifiée et prolongée en 1960 ou 1961. On prétendait alors qu'une commission royale était en train d'examiner la question et que le gouvernement voulait lui donner le temps de terminer ses travaux. Il y a lieu de supposer que la nouvelle demande de prolongation nous est présentée parce que le gouvernement veut avoir le temps d'étudier les rapports de la commission royale, en prétextant peut-être que le troisième volume du rapport MacPherson n'a été publié qu'à l'été dernier—en juillet ou août, je crois. Toutefois, ce sont les volumes 1 et 2 qui renfermaient la substance des recommandations de la commission. Le volume 3 est une simple compilation des études sur lesquelles