

C'est pourquoi j'espère bien que l'on trouvera un moyen de maintenir le *Dominion* en service et qu'un service ferroviaire suffisant sera assuré sur d'autres lignes, vu que le chemin de fer a la responsabilité d'assurer un service-voyageurs suffisant, qu'il soit rentable ou non, selon la façon dont la ligne est exploitée. Autrement dit, on devrait exiger du chemin de fer un bon service capable d'attirer des voyageurs en nombre suffisant pour rendre la ligne rentable ou presque. On y parviendrait si le Pacifique-Canadien faisait de véritables efforts pour attirer la clientèle, pour assurer son confort pendant le voyage et lui fournir le genre de confort auquel on est en droit de s'attendre de nos jours.

[Français]

M. Mongrain: Monsieur le président, j'ai entendu presque tous les discours qui ont été prononcés depuis que l'on étudie les prévisions budgétaires du ministère des Transports. Cela a été ma façon à moi de faire ce que je pourrais appeler, pour employer un terme propre à l'Armée, mon «basic training». Cela a aussi été ma façon à moi, peut-être, de témoigner à l'honorable ministre (M. Pickersgill) une certaine sympathie en accompagnant, ici, celui qui doit, à cause de la procédure parlementaire, assister à cette épreuve d'endurance.

J'ai quand même appris bien des choses et j'en sors avec une conviction personnelle que l'honorable ministre a beaucoup plus besoin de sympathie et de suggestions que de critiques. J'ai admiré la façon tout à fait calme avec laquelle il a reçu non seulement les coups d'encensoir qu'on lui a donnés mais aussi les coups de cravache qu'on lui a distribués à l'occasion, avec une certaine vigueur.

En ce qui concerne le comté de Trois-Rivières, je dois dire en toute franchise que le port de Trois-Rivières a été bien traité par le gouvernement fédéral depuis quelques années. Et pour être franc jusqu'au bout, je dois dire que nous le devons aussi en grande partie au gouvernement précédent qui, à ce moment-là, comptait dans ses rangs, à titre de ministre des Transports, mon prédécesseur qui est devenu depuis un des moutons noirs de la famille conservatrice mais qui, enfin, a certainement exercé une influence considérable dans la préparation de ce développement.

Sans vouloir répéter ce que j'ai dit l'autre jour en cette enceinte, je voudrais encore une fois souligner et insister sur le fait que Trois-Rivières est le cœur de la province de Québec. C'est aussi, jusqu'à un certain point, le carrefour de toutes les voies importantes, fluviales, routières, ferroviaires et aériennes de la même province.

De plus, l'établissement prochain de l'industrie sidérurgique provinciale, connue sous le nom de Sidbec, dans les parages de Trois-Rivières, va commander de toute urgence plusieurs autres mesures, si l'on veut véritablement que cette entreprise et toutes les entreprises subsidiaires qui s'y grefferont puissent s'épanouir dans un délai raisonnable, et ce pour le plus grand bien de la province et du pays, car tout le monde sait qu'une industrie de base, plus particulièrement une entreprise sidérurgique, aura des répercussions heureuses sur toute l'économie canadienne.

De plus—je m'excuse de le répéter—l'auto-route que le gouvernement provincial a commencé à aménager entre Montréal et Québec et la route trans-Québec, soit de Chibougamau, en passant par le lac Saint-Jean pour se rendre à La Tuque et éventuellement à Trois-Rivières, pour rejoindre Sherbrooke et les frontières américaines, coupera toute la province en deux, du nord au sud, tout cela fera de Trois-Rivières un point de jonction encore plus important qu'il ne l'est actuellement.

Et si gouverner c'est prévoir, il est de mon devoir d'appeler l'attention du gouvernement canadien sur la part de responsabilités qui lui incombe dans ce développement.

[Traduction]

Dans ma circonscription, le problème le plus urgent a trait aux élévateurs à céréales. Jusqu'à maintenant, à la suite d'un arrangement spécial mes commettants versaient chaque année une somme globale de \$28,000 en taxes municipales et scolaires. Cette année on a mis fin brusquement à cet arrangement et ils se trouvent aux prises avec une augmentation d'environ \$255,000. Nul n'ignore que nos élévateurs à céréales doivent soutenir la concurrence de ceux qu'administre le Conseil des ports nationaux qui, eux, ne paient pas de taxes. De plus, on sait aussi que les droits exigés par les élévateurs à céréales sont fixés par la Commission du blé, ce qui place nos élévateurs dans une situation fautive, à vrai dire désespérée.

Une quantité importante de céréales expédiées par le Canada à des pays étrangers passe par nos élévateurs, ce qui aide à résoudre notre problème économique national, c'est-à-dire celui de notre balance commerciale, et j'estime donc que le ministre devrait envisager ce problème comme étant extrêmement urgent.