

grave problème et je concours avec les orateurs qui m'ont précédé et qui ont signalé qu'il s'agissait là d'un problème important, mais fort complexe. Le principe énoncé dans la résolution pourrait devenir un outil de planification extrêmement important pour le gouvernement. Cependant, ce n'est pas le seul, car je suis persuadé que si l'on met uniquement l'accent sur la question des taux de transport afin de permettre l'évolution des régions défavorisées, on pose aussi, à ce moment-là, le problème d'une concurrence déloyale ou «discriminatoire» à l'égard des autres modes de transport.

Par ailleurs, si l'on met l'accent uniquement sur le profit et la rentabilité de l'entreprise, on oublie la nécessité de permettre à toutes les régions, si éloignées soient-elles, de contribuer à l'essor du pays.

Comment trouver, entre ces deux prises de position, la solution mitoyenne qui, d'une part, permettra aux chemins de fer de faire face à leurs obligations et réaliser un profit et, d'autre part, aux régions défavorisées de ne pas se sentir négligées par suite de leur éloignement?

Je suis d'avis qu'il n'y a pas qu'une solution dans ce domaine. Les tarifs-marchandises constituent une solution. Mais il faut sûrement conserver aux régions éloignées les tarifs préférentiels dont elles bénéficient actuellement. Il faut aussi tenir compte de l'ensemble de la situation et, s'il le faut, contribuer à l'exploitation des autres modes de communication pour leur aider à jouer leur rôle tant sur le plan économique que du développement des régions.

Le gouvernement actuel se propose de soumettre à la Chambre de nombreuses mesures complémentaires qui favoriseront, de façon normale, le développement de nos régions moins favorisées, dont la création d'un ministère de l'Industrie, la remise en valeur et l'aménagement des terres agricoles, des modifications au ministère de l'Agriculture, afin qu'on attache plus d'importance à certaines régions et à certains problèmes particuliers.

Voilà autant de mesures complémentaires qui aident à la solution de ce problème de communication.

Cependant, la région connaît aussi, dans ce domaine, des problèmes particuliers qui ont été soumis à la Commission royale d'enquête sur les transports par la province de Québec. Et à la page 123, je relève ce texte anglais que je traduis:

Cette région a des caractéristiques économiques particulières, et le National-Canadien peut améliorer ses revenus et aider du même coup la région s'il veut bien adopter les recommandations suivantes:

Premièrement, ouvrir un district régional pour le Bas Saint-Laurent et la Gaspésie, lequel pourrait être connu sous le nom de Bas Saint-Laurent-Gaspésie, ou Région des Apalaches.

[M. Gendron.]

Deuxièmement, affecter à ce bureau un personnel de langue française et utiliser des documents bilingues et donner les instructions dans les deux langues.

Troisièmement, établir un système de «Piggy-back».

On sait que ce système a été institué depuis. On relevait également dans ce mémoire des plaintes à l'effet que certains camionneurs ne pouvaient bénéficier de ce service du National-Canadien, qui les considérait comme des étrangers. Et enfin, le mémoire signale que les camionneurs indépendants sont aussi des citoyens et, de ce fait, doivent recevoir du National-Canadien la même attention que les autres.

Monsieur le président, on ne saurait trop insister, dans l'élaboration des taux de chemin de fer, sur la nécessité de venir en aide aux régions éloignées et peu favorisées.

On sait que les forces économiques, laissées à elles-mêmes, tendent vers une grande centralisation. Les énormes agglomérations incitent les industriels à s'y établir, parce qu'ils y trouvent un marché qui entraîne à sa suite l'homme d'affaires, et les populations suivent. C'est alors que l'on constate l'exode de la jeunesse des milieux ruraux et éloignés, une jeunesse qu'on est dans l'obligation de former et dont on doit défrayer l'éducation et l'instruction, mais qui, lorsqu'elle devient en mesure de contribuer à notre essor, prend le chemin des grandes villes, parce qu'il nous est impossible de l'embaucher.

D'une part, je crois que c'est là un sacrifice inutile, cette jeunesse n'enrichissant pas, dans bien des cas, les municipalités où elle va s'installer. Par ailleurs, cette saignée, pour nos régions, contribue à notre léthargie économique, alors que nous aurions besoin de toutes nos énergies, de toutes nos intelligences pour permettre un meilleur équilibre de notre économie.

A mon avis, il faudrait avoir cette pensée à l'esprit en élaborant les taux, parce que de toute façon, le gouvernement est obligé de suppléer aux pertes que, souventefois, encourrent les chemins de fer. En outre, comme les milieux moins favorisés obligent le gouvernement à faire des mises de fonds considérables sous forme d'assistance de toutes sortes, qui parfois sont stériles, il y aurait donc lieu de contribuer, au moyen de subventions, à enrichir l'économie, et ainsi à arrêter cet exode des jeunes en permettant une économie mieux équilibrée dans toute la nation.

Je conclus donc, monsieur le président...

(Traduction)

**M. l'Orateur suppléant (M. Batten):** A l'ordre! Je m'excuse d'interrompre le député mais, comme il est six heures, je dois avertir la Chambre que le temps réservé à l'étude des mesures d'initiative parlementaire est expiré.