

rien de nouveau. Il s'agit d'une chose qu'on étudie depuis bien longtemps. A mon avis, il faut tirer une leçon du résultat des enquêtes antérieures; mais, quand il s'agit de trouver une solution souple et équitable du problème d'ensemble—ce qui est nécessaire—la chose n'est pas aussi simple que veut le faire paraître le projet de résolution.

Il ne faut pas oublier non plus que toutes les décisions prises et toutes les études qu'on a faites ont permis de réaliser de grands progrès. Pour ma part, en tant qu'homme de l'Ouest et que porte-parole du Crédit social, il est essentiel de prendre des mesures à cet égard. Mais si j'approuve la résolution, je ne suis pas du tout convaincu qu'elle nous fournisse les réponses que nous cherchons.

(Texte)

M. Rosaire Gendron (Rivière-du-Loup-Témiscouata): Monsieur le président, étant donné que c'est la première fois que j'adresse la parole à la Chambre, je voudrais vous offrir mes félicitations et vous prier de les transmettre également à monsieur l'Orateur et à monsieur l'Orateur suppléant. A mes félicitations, j'ajoute mes meilleurs vœux de longue vie à la présidence de cette assemblée.

Je vois que le climat que vous avez contribué à créer facilite la tâche de nouveaux venus comme moi, qui ne suis qu'un néophyte. Cela nous aide à casser la glace. Ainsi, il me vient à l'idée deux vers de Molière:

Bien lui en prit de n'être point de glace,
Il n'y eût bientôt plus qu'une marre d'eau à sa place.

L'avis de motion du député de Churchill (M. Simpson) rappelle l'histoire du pays, des chemins de fer et plus particulièrement celle de mon comté. L'histoire du pays, bien sûr, est intimement liée à l'établissement des moyens de communications par chemins de fer. Il n'aurait jamais été possible, sans relier l'Atlantique au Pacifique par ce mince ruban d'acier, d'assurer le développement commercial de régions qui, autrement, auraient pris énormément de temps avant de pouvoir contribuer à l'essor du pays. Je pense à toutes les provinces de l'Ouest qui, avant l'avènement des chemins de fer, groupaient une population à peine supérieure à celle de Rivière-du-Loup et qui, aujourd'hui, contribuent à la fierté du pays en étant quasi le grenier du monde entier et en donnant un essor considérable à notre économie.

Cependant, il se pose également un problème, qui a été sans cesse un conflit, celui de la rentabilité du chemin de fer et la poursuite de la part du gouvernement d'une politique de développement économique national. Au fait, si l'on avait voulu suivre le sens de l'économie de l'époque, il y a cent

ans, il n'y a pas de doute qu'on aurait construit le chemin de fer du nord au sud plutôt que de l'est à l'ouest. Si l'on a agi différemment, c'est justement parce qu'on voulait bâtir tout un pays, ouvrir de nouvelles régions, de nouvelles contrées. C'est grâce à la foi des bâtisseurs, cette foi qui transporte les montagnes, que nous habitons un grand pays que nous aimons.

Or, en posant ce principe de base, soit d'une part la recherche de l'évolution économique du pays et, d'autre part, la rentabilité de l'entreprise, on crée forcément un conflit pour lequel il n'y a pas de solution facile. Toutefois, c'était bien là l'esprit de nos ancêtres, de bâtir grand et de mettre en valeur les régions défavorisées. Il importe, lorsqu'on part à la recherche de solutions de créer un climat d'esprit propre à permettre aux régions défavorisées d'évoluer normalement dans le cadre de l'économie canadienne.

Je disais que cela me rappelle aussi l'histoire de mon comté. Il y a cent ans également, le Grand-Tronc avait un terminus à Rivière-du-Loup. Et quelques années plus tard, on reliait Rivière-du-Loup au Nouveau-Brunswick par le chemin de fer Témiscouata, lequel fait maintenant partie du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada. Et grâce à ces moyens de communication, notre comté connaissait une expansion considérable qui devait permettre son évolution, mais aussi engendrer, malheureusement, de très graves difficultés, particulièrement lors de la diésélisation des services et de la fermeture des usines des chemins de fer Nationaux chez nous.

Monsieur le président, l'avènement du chemin de fer a eu, je dirais, une répercussion quasi internationale, puisqu'en 1862 le *London News* de Londres écrivait:

La plupart de nos lecteurs n'ont jamais entendu parler de Rivière-du-Loup, mais si la guerre avec les États-Unis éclatait, en raison des malheureuses mésententes actuelles entre l'Angleterre et les États-Unis, Rivière-du-Loup deviendrait tout aussi connu du public anglais que Balaclava l'était durant la guerre de Crimée, car c'est le lieu et à peu près le seul lieu où durant l'hiver nous serions capables de communiquer et de faire parvenir les approvisionnements, en hommes et en matériel, nécessaires à la défense de cette partie de notre grande et inestimable colonie située entre l'embouchure du Saint-Laurent et les rives du Lac Huron.

Monsieur le président, si les chemins de fer peuvent permettre une évolution considérable et donner à des milieux particuliers une importance géographique des plus marquée, il importe de favoriser l'expansion des régions défavorisées, en établissant des taux de transport permettant l'évolution normale de leur économie, de leur industrie et de leur commerce en général.

Je félicite l'honorable député de Churchill d'appeler l'attention de la Chambre sur ce