

de Chibougamau-Saint-Félicien. Voici ce qu'il disait:

"Dans un pays comme le nôtre, où la distance est un facteur déterminant du coût des marchandises, on ne peut songer au développement des ressources naturelles sans que le chemin de fer ne vienne à l'esprit."

Et l'honorable député faisait siennes ces deux déclarations qui sont excellentes à mon point de vue. Il en a conclu ceci:

Eh bien, monsieur le président, je suis des plus étonné. Je me demande si réellement M. Gordon était sincère lorsqu'il a prononcé ces paroles. S'il l'était vraiment, pourquoi a-t-il refusé cela au parti libéral pendant tant d'années, et ce à l'époque où mon honorable ami, le député de Laurier (M. Chevrier), était ministre des Transports? Et pourquoi l'a-t-il refusé et le refuse-t-il encore?

Eh bien, c'est au sujet de ces paroles que je veux faire quelques commentaires en ce moment.

Je ne sais pas quelle est l'attitude de M. Gordon aujourd'hui, car j'ai quitté le ministère il y a plusieurs années.

Je ne sais pas s'il a étudié de nouveau les différents tracés, dont le moins coûteux était de 27 millions de dollars à l'époque. Mais ce n'est pas tant auprès de M. Gordon qu'il faut faire des représentations, c'est plutôt auprès du gouvernement, et c'est ce que semble oublier l'honorable député de Gaspé.

Il y a une différence énorme entre la politique du National-Canadien et celle du gouvernement. Règle générale, mais non pas toujours, le National-Canadien envisage un projet au point de vue budgétaire, au point de vue financier, au point de vue des profits qu'il peut en tirer, et surtout au point de vue du volume de trafic, qui utiliserait la ligne de chemin de fer qu'il serait appelé à construire.

C'est exactement ce qui a porté le National-Canadien à construire la ligne que je mentionnais tantôt, Barraute à Kiask Falls, dans le Québec parce que le chemin de fer de l'État croyait que cette ligne serait rentable.

Comme M. Gordon nous l'a dit au comité des chemins de fer récemment, c'est une ligne qui a été fort profitable et qui, depuis son établissement, a payé substantiellement le chemin de fer de l'État.

Mais, monsieur le président, le gouvernement aussi a son mot à dire. Si le gouvernement, dans l'intérêt général et afin de favoriser la mise en valeur de ressources naturelles dans un endroit quelconque, en vient à la conclusion qu'un chemin de fer doit être construit, il n'a qu'à verser un subside. C'est d'ailleurs ce que le gouvernement a fait lorsqu'il s'est agi de la construction de la ligne de Chibougamau à Saint-Félicien.

A cette occasion, le National-Canadien a dit à peu près ceci au gouvernement: Nous sommes prêts à construire le chemin de fer, mais nous savons que, pour les premières années, nous aurons besoin d'aide et nous de-

mandons au gouvernement fédéral de nous verser des subsides. Le gouvernement a alors décidé de lui accorder un montant de \$25,000 par mille.

Je dis donc aux honorables députés ministériels, et particulièrement aux ministres qui sont actuellement à leur siège et m'écourent, que si réellement ils veulent construire le chemin de fer dans la péninsule de la Gaspésie, ils n'ont qu'à le faire, car il y a déjà sept tracés de prêts. Ils sont là. Le gouvernement peut d'ores et déjà continuer à les étudier. C'est la première chose que je tenais à dire.

La seconde, c'est que depuis que ces tracés ont été préparés,—je crois que le dernier l'a été en 1949,—il y a eu deux événements qui se sont produits dans la péninsule: d'abord, une grande mise en valeur des ressources naturelles, et ensuite un remarquable essor minier.

Point n'est besoin d'entrer dans les détails; l'honorable député de Gaspé a parlé du sujet, et probablement en homme plus averti que moi.

Il est aussi une autre raison que je veux mettre de l'avant. Par suite du "développement" de la voie maritime du Saint-Laurent, le trafic s'est accentué entre les ports de la rive nord de la Gaspésie et ceux de Sept-Îles, de Baie Comeau et d'ailleurs, et la circulation y est plus intense qu'en 1949. Les circonstances ont donc changé en 1960. Alors, au point de vue financier, la situation a été transformée à un tel point que le gouvernement se voit maintenant justifié de construire le chemin de fer en question.

Personnellement, je ne possède pas tous les renseignements à cet effet; je ne sais pas ce qui s'est passé exactement depuis cette époque, pas plus que je n'ai vu les dossiers. Je voudrais cependant appeler l'attention de nos honorables amis qui ont sans doute promis, lors des élections de 1957 et 1958, sur l'opportunité d'examiner de nouveau ce projet de chemin de fer. Je suis convaincu que s'ils veulent verser un subside au National-Canadien, eu égard au développement industriel dans la péninsule et à l'augmentation du transport maritime de la rive nord à la rive sud, il y aurait certainement moyen d'en venir à une conclusion favorable en ce qui concerne la construction de ce chemin de fer.

Ce qui m'a incité à parler ce soir, c'est que l'honorable député de Gaspé n'a dirigé son attention que vers la société de l'État. Il a semblé croire que ce n'était que la société de l'État qui devait décider de ce projet.

La société de l'État, soit le National-Canadien, peut faire des recommandations au gouvernement, mais ce n'est pas le National-Canadien qui décide de la question. C'est le gouvernement, ce sont ses ministres, bref,