

décidé de prendre certains moyens pour y remédier. Ainsi, le bill C-67 est une des mesures que l'on a déjà prises ou que l'on tente de mettre en œuvre, en ce qui a trait à l'amélioration des installations portuaires et à l'amélioration des services de transbordement «à passerelle carrossable» en usage dans le bas Saint-Laurent.

Monsieur le président, le bill a pour objet la construction et l'exploitation d'une ligne ferroviaire dans les comtés de Matane et de Gaspé. Bien que ce fût dans cette région de la péninsule de Gaspé que l'on songeait depuis quelque temps à construire une ligne ferroviaire, le projet ne pouvait se réaliser tant qu'on en faisait rigoureusement une entreprise profitable ou, du moins, une entreprise non déficitaire et sans songer à la possibilité de subir des déficits à courte échéance pour obtenir des bénéfices possibles à longue échéance, bénéfices qui découleraient de l'activité économique suscitée par la présence du nouvel embranchement dans la région.

Si nous en sommes à l'étude du bill aujourd'hui, c'est parce que le Gouvernement s'est rendu compte du fait que les nombreuses demandes faites pendant plus de vingt ans par les autorités municipales et les habitants de toute la côte de Gaspé, en vue d'obtenir le prolongement du chemin de fer jusqu'à Sainte-Anne-des-Monts, sont fondées sur un besoin réel de moyens de transport dans la région. Il faut bien se rendre compte que, du point de vue «courte échéance», on ne s'attend pas que cette ligne ferroviaire représente, dès le début, un placement avantageux. C'est là la raison des dispositions que l'on trouve dans les alinéas 3, 4 et 5 du bill. Le gouvernement est d'avis, toutefois, que les avantages à courte ou à longue échéance dont bénéficiera la région ainsi desservie susciteront un tel essor économique que la ligne deviendra éventuellement rentable.

Monsieur le président, je voudrais maintenant résumer en quelques mots les avantages économiques considérables de la région de la côte nord de Gaspé, car j'ai le sentiment, en fin de compte, que c'est de ces nombreux avantages, plutôt que des grandes quantités de marchandises prêtes à être expédiées, que dépendra l'expansion que nous avons mentionnée.

Nous parlerons tout d'abord des ressources forestières bien connues de Gaspé:

Bois de charpente—Environ soixante-quinze scieries, d'un débit de quatre-vingt-cinq millions de pieds de planche par année, se trouvent dans la partie nord de la région de Matane-Gaspé qui sera desservie par la nouvelle ligne de chemin de fer. Moyennant des réductions dans le coût du transport et de la manutention des marchandises, on peut s'attendre qu'une partie de plus en plus considérable de la production sera transportée sur rail.

Copeaux—Au lieu de fabriquer des lattes et des bardeaux avec des lamelles de bois et des dosses et de brûler les résidus, ces scieries pourront utiliser le bois de façon beaucoup plus avantageuse en employant les lamelles, les dosses et même certains résidus dans la fabrication de copeaux. Ces copeaux pourront être vendus sur le marché canadien, grâce à la nouvelle ligne de chemin de fer. A en juger d'après la production des scieries de la région, il y a lieu de croire que la production des copeaux pourrait s'établir à environ quatre-vingt-cinq mille tonnes par année dans la région desservie par la nouvelle ligne ferroviaire.

Bois à pâte—Bien que les 50,000 cordes de bois à pâte que l'on obtient chaque année dans cette région de la côte gaspésienne atteignent actuellement les scieries de la région Québec-Trois-Rivières par voie d'eau, la présence d'une ligne ferroviaire permettrait de transporter une partie de ce bois sur rail et surtout d'alimenter les scieries qui sont situées loin des cours d'eau.