

*St. Lawrence Corporation Limited*, dans laquelle il dit, à propos des résidus provenant des scieries du comté de Gaspé nord:

Il y a dans votre région plusieurs scieries importantes qui amèneraient à transformer leurs résidus en fibre destinée à notre installation de Trois-Rivières. Je citerai entre autre la *Jas. Richardson Company*, la *Tourelle Lumber Company* et la compagnie *A. Couturier et Fils*, avec lesquelles nous sommes entrés en pourparlers. Mais les pourparlers ont toujours échoué devant l'obstacle que représente le problème du transport. Ces trois scieries auraient eu environ 35,000 tonnes de résidus à vendre; une fois le marché lancé, la quantité produite par votre région pourrait aisément doubler.

M. FISHER: Monsieur le président, j'en appelle au règlement. M. Keays a demandé pourquoi je posais des questions et pourquoi j'émettais des doutes. Permettez-moi de faire remarquer que la Commission royale d'enquête sur les transports a récemment présenté un rapport dont le thème principal est de débarrasser les compagnies de chemins de fer de leurs embranchements, particulièrement ceux dont la valeur économique est contestable. On semble ici avoir tendance à se fonder sur l'étude la plus récente de la Commission. Je ne pense pas que cette attitude aille à l'encontre de l'établissement de la ligne en question, mais elle nous impose la responsabilité de tenir compte de ces recommandations et de faire un examen approfondi des raisons économiques qui justifieraient la construction de la ligne. Monsieur le président, j'aimerais que ce que je viens de dire soit consigné au compte rendu à titre de réplique à ce qui a été dit.

M. BALCER: Monsieur Fisher, le thème principal du rapport de la Commission McPherson porte aussi sur la distinction que nous devons faire entre la politique nationale et le programme national des transports, à savoir qu'on ne devrait pas imposer aux chemins de fer le fardeau de projets qui ne sont pas rentables et que le gouvernement prenne la responsabilité des projets d'expansion. Il s'agit là d'un projet d'expansion et nous n'allons pas en imposer la responsabilité au National-Canadien. Le gouvernement prend ses responsabilités. Nous constatons qu'une population de près de 100,000 habitants vit dans une région sous-développée, riche en ressources minérales qu'elle est incapable d'exploiter à cause du manque de moyens de transport qui l'empêche ainsi d'atteindre au même niveau que le reste du Canada. Le Gouvernement a décidé de venir en aide à cette population et il a espérance, à longue échéance, de réaliser des bénéfices. Mais le Gouvernement ne veut pas que le National-Canadien supporte la dépense d'un projet à court terme qui, de toute évidence, ne procurera des bénéfices qu'à longue échéance.

M. KEAYS: J'en appelle au règlement. Monsieur le président, je ne veux pas être injuste envers M. Fisher et je ne manque pas d'apprécier le fait qu'il tient compte de la situation économique et du bien-fondé d'une telle ligne ferroviaire. Mais ma déclaration répondait à l'objection qu'il semblait faire, au stade des résolutions, au changement de l'ordre de priorité de la ligne qui, dans la province de Québec, passait du sixième au premier rang. Voilà pourquoi j'en ai appelé au règlement.

M. FISHER: Il y a un malentendu ici. Au cours du débat en Chambre, j'ai tiré ma citation d'un discours prononcé par Daniel Johnson.

M. DUMAS: Le ministre pourrait-il expliquer un point particulier? Monsieur Balcer, est-il vrai que la construction de cette ligne pourrait être un stimulant pour l'*East Sullivan Consolidated* dans la poursuite et la mise en œuvre de son projet d'exploitation minière de Gaspésie? Si M. Beauchemin vous a fourni des renseignements à ce propos, il serait utile que le Comité en ait connaissance.