

## TÉMOIGNAGES

JEUDI 1<sup>er</sup> mars 1962.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

J'ai une bonne nouvelle à vous annoncer au sujet de notre Comité. Nous avons une demoiselle avec nous aujourd'hui. M<sup>lle</sup> Ballantine remplira désormais les fonctions de secrétaire du Comité. Je prie M<sup>lle</sup> Ballantine de bien vouloir nous donner lecture de l'ordre de renvoi.

La SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Ordre de renvoi du 23 février 1962: Que le bill C-67, Loi autorisant la construction et l'exploitation, pour le compte de Sa Majesté, d'une ligne ferroviaire dans la province de Québec entre Matane et Sainte-Anne-des-Monts, soit confié au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

### Article 1—*Construction et exploitation de la ligne ferroviaire*

Le PRÉSIDENT: Je prie l'honorable M. Balcer, ministre des Transports, de nous exposer l'objet du bill et de nous présenter les représentants de la compagnie de chemin de fer qui sont parmi nous.

L'honorable LÉON BALCER (*Ministre des Transports*): Monsieur le président, messieurs, je vous remercie.

Le Comité s'est réuni aujourd'hui pour étudier le bill C-67, qui porte sur la construction d'une ligne ferroviaire, dans la province de Québec, entre Matane et Sainte-Anne-des-Monts. Aux termes de ce bill, on voudrait obtenir l'autorisation de permettre aux Chemins de fer Nationaux du Canada, en leur qualité d'agent du gouvernement, de construire, d'entretenir et d'exploiter la voie secondaire susmentionnée, qui se rattacherait au réseau du National-Canadien à Mont-Joli, Québec, par l'intermédiaire de la Canada and Gulf Terminal Railway Company.

Le bill C-67 a pour objet la construction d'un nouvel embranchement d'environ cinquante-sept milles de longueur, qui partirait de Matane et passerait, en se dirigeant vers l'est, par Petite Matane, Sainte-Félicité, Grosses Roches, Méchins, Capucins, Cap Chat, traverserait les rivières Cap Chat et Sainte-Anne et aboutirait à Sainte-Anne-des-Monts. On prévoit que le coût de cette ligne ferroviaire sera d'environ 14 millions de dollars.

Comme il s'agit ici d'un projet d'expansion, c'est-à-dire que la ligne ferroviaire assurerait l'exploitation des ressources naturelles d'une région où le transport sur rail a fait défaut jusqu'ici, l'on propose que les Chemins de fer Nationaux du Canada construisent, entretiennent et exploitent cette ligne ferroviaire au nom du Gouvernement et que le surplus ou le déficit découlant de l'exploitation de la ligne soit porté au compte du Gouvernement. Le détail des responsabilités et obligations qu'assumerait le National-Canadien, à titre d'agent du Gouvernement, serait incorporé dans un accord qui serait conclu entre la compagnie de chemin de fer et le Gouvernement.

Tous ceux qui connaissent bien l'économie de la région du bas Saint-Laurent sont d'avis que le manque de lignes ferroviaires dans la péninsule a été jusqu'ici un obstacle à l'expansion de cette région qui se trouve privée depuis nombre d'années d'un débouché sur les marchés. L'expansion économique future de la région du bas Saint-Laurent, et plus particulièrement de la péninsule de Gaspé, dépend donc directement de l'amélioration des moyens de transport de la région. Le gouvernement se rend compte de la situation et a