

M. KEAYS: Monsieur le président, il me semble que le ministre a parlé du potentiel d'expansion économique de la région. J'estime que nous devrions étudier cette question à la lumière de la situation actuelle de la Gaspésie.

Il est question de 85 millions de pieds de planche expédiés au marché de Montréal. Personnellement, je sais que bon nombre des gros exploitants de cette région ne peuvent se permettre de couper et de vendre plus de bois, à cause du coût du transport routier de Saint-Anne-des Monts ou Cap-Chat à Matane et de là jusqu'à Montréal par rail. Par suite de ce transport, une fois rendu à Montréal, leur bois revient à \$5 de plus le mille que le bois expédié de la côte du Pacifique. Il est évident que, devant une différence de \$5, les exploitants ne voient pas la possibilité d'écouler leur bois. En outre, lorsque nous songeons au fait bien connu que le rendement des forêts de la Gaspésie est un des meilleurs du Canada...

M. FISHER: Vous voulez parler du recrû, n'est-ce pas?

M. KEAYS: Oui, le potentiel de production annuelle. Ce rendement atteindrait 150 millions de pieds par an si les exploitants pouvaient faire parvenir leur bois sur le marché de Montréal à des prix qui soutiennent la concurrence.

Quant aux mines, la seule raffinerie qui existe dans l'Est du Canada est située à Murdochville. Personne ne peut citer une autre région du Canada où une exploitation minière importante s'est installée en l'absence de découverte de gisements de moindre importance. La seule découverte actuellement en exploitation est celle de la *Gaspé Copper*, à Murdochville. Des centaines et des milliers de prospecteurs ainsi que de grosses compagnies minières canadiennes sont venus dans la région et ont trouvé du minerai et du pétrole; cependant, ils se sont toujours trouvés aux prises avec le même problème: «Comment vais-je expédier ce minerai ou ce pétrole?» Cette situation est préjudiciable à la Gaspésie.

Je pourrais continuer et vous donner un million de raisons, mais ce sont les perspectives d'expansion économique de la région qui importent. Ce que dit M. Fisher me surprend. Lorsqu'il s'oppose à l'expansion économique de la région, il parle probablement pour son parti.

Sans doute devrais-je également aborder l'intérêt que présentera cette ligne ferroviaire pour la mise en valeur future de la rive nord du Saint-Laurent. Lorsque l'on considère l'expansion prodigieuse en cours dans cette région, les services de navires traversiers qui relient Sainte-Anne-des-Monts à Sept-Îles, les installations du lac Wabush, de Shefferville et le projet de Twin Falls (Labrador), on se rend compte qu'environ 600 millions de dollars sont actuellement consacrés à l'aménagement de la région. Ces personnes désirent aussi être en mesure de placer leurs produits dans cette région à un prix raisonnable. Si elles sont à même de les faire venir par le rail jusqu'à Sainte-Anne-des-Monts et sur l'autre rive du Saint-Laurent jusqu'aux ports que je viens de mentionner, il n'y a aucun doute qu'elles les recevraient à un prix très intéressant. Notons de plus que l'installation d'une ligne de chemin de fer jusqu'à Sainte-Anne-des-Monts permettrait aux provinces de l'Atlantique de placer dans cette région certains de leurs produits de la ferme. Je crois, monsieur le président, que toutes ces raisons conjuguées sont valables et méritent un examen sérieux tout au moins en ce qui concerne la perspective, pour la région, d'expédier ses produits et d'en faire venir.

M. BALZER: J'aimerais à vous brosser un tableau des possibilités qu'offrirait cette ligne de chemin de fer. M. Fisher m'a demandé quel est le tonnage de la production actuelle. J'ai en main une lettre d'un expert de la