

M. FISHER: Mais vous ne connaissez pas avec exactitude quel sera le tonnage réel, disons, pour les cinq prochaines années?

M. BALCER: Nous ne possédons pas de données précises. Avant que la société East Sullivan Mines Limited soit prête à extraire le mineral, elle doit d'abord construire son usine. Nous ignorons le tonnage d'expédition, le pourcentage de minerai extrait, etc. Je ne suis pas en mesure de vous dire actuellement quelle est la quantité ou la nature des chargements.

M. FISHER: Puisqu'on peut transporter par camion le concentré de minerai très facilement, n'a-t-on pas songé à fournir des fonds importants afin de construire un meilleur réseau routier en Gaspésie plutôt que de construire une ligne de chemin de fer?

M. BALCER: Je ne suis pas spécialiste, mais l'expérience démontre que le transport par rail des marchandises en vrac est moins coûteux que le transport par camions.

M. FISHER: Oui, mais la mise en valeur des gisements miniers est une entreprise essentiellement hasardeuse. Nous avons un assez grand gisement minier à Red Lake qui produit beaucoup plus que celui de la Gaspésie. Le National-Canadien possède une ligne au sud de Red Lake; je crois que personne n'a suggéré de construire une ligne à cet endroit, bien qu'on soit intéressé à la mise en valeur de la région de Red Lake.

M. BALCER: Dans la région de la Gaspésie, le long de cette ligne, il y a une population d'environ 100,000 personnes. Voilà ce qui fait toute la différence.

M. BOURGET: Monsieur le président, je voudrais demander au ministre si le Gouvernement ou le National-Canadien a l'intention d'acheter la petite ligne qui va de Mont-Joli à Matane et qui appartient à la Canada Gulf Terminal Line.

M. BALCER: Nous n'avons pas l'intention de l'acheter, mais le National-Canadien a entamé des pourparles avec la Canada Gulf Terminal en ce qui concerne les droits de passage et la collaboration entre les deux compagnies.

M. BOURGET: A-t-on mentionné un prix?

M. BALCER: Non, monsieur.

M. BALDWIN: Monsieur le président, je désirerais poser une question à M. Scott. Compte tenu de l'étude que vous avez faite de la question, des entretiens que vous avez eus avec les compagnies et de l'évaluation que vous avez faite du point de vue économique, estimez-vous que la construction de cette ligne constituera au cours des années un apport important au produit national brut, abstraction faite de l'aspect économique de la situation en ce qui concerne le chemin de fer lui-même?

M. SCOTT: Oui, monsieur. M. Fisher dit avec raison que les chiffres concernant le tonnage que je lui ai fournis sont minimes; mais on doit se souvenir que ces chiffres relatifs au tonnage ne comprennent pas une seule tonne de minerai, de minerai concentré ou toute autre chose du genre, parce que nous estimons qu'il s'agit là d'exploitations minières qui seront mises en valeur après la construction du chemin de fer. Même si nous nous rendons compte que ces ressources sont là et que nous espérons qu'elles seront mises en valeur bientôt—le plus tôt sera le mieux pour l'exploitation de la ligne ferroviaire,—le trafic de base est calculé d'après les possibilités de réalisation à l'heure actuelle.

M. BALDWIN: Ceci pourrait fort bien produire une réaction en chaîne d'où découlerait une expansion économique qui contribuerait d'une façon très appréciable à notre bien-être national, surtout dans cette région.

M. SCOTT: Très bien.