

M. McPHILLIPS: On a fait remarquer que le National-Canadien sera le représentant de la Couronne dans cette affaire. Je ne sais pas s'il y a parmi nous des économistes du National-Canadien. Voici ce que j'aimerais savoir: Y aura-t-il une comptabilité tout à fait séparée à cet égard? Autrement dit, je suppose que ces dépenses ne seront pas inscrites dans la comptabilité générale du National-Canadien. S'il y a déficit, celui-ci ne nous sera pas présenté avec le déficit du National-Canadien, lorsque nous aurons affaire à M. Gordon au cours des séances d'un autre comité. Ce sera une comptabilité complètement séparée?

M. BALCER: Oui, monsieur, complètement indépendante.

Le PRÉSIDENT: M. Belzile désire-t-il poser une question?

M. BELZILE: Non, pas pour l'instant.

Le PRÉSIDENT: Alors la parole est à M. McDonald.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): L'explication me satisfait, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Continuez, monsieur Fisher.

M. FISHER: En rapport avec l'argument que M. Baldwin a soulevé, avez-vous fait une étude de la situation dans le Nord-Ouest de l'Ontario, monsieur Scott, là où le National-Canadien possédait une ligne ferroviaire située tout près d'un important gisement? On a expédié de cet endroit environ 2 millions de tonnes de minerai de fer par année; malgré tout le National-Canadien prétend, je crois, qu'il ne rentre pas dans ses frais. Si l'on étudie cette situation, par exemple, je crois que vous comprendrez pourquoi on devrait compter sur des engagements avant de conclure un tel accord. Avez-vous étudié la situation d'Atikokan et de Steep Rock? On a là un bon exemple de chemin de fer qui ne peut arriver à payer ses frais d'exploitation et qui transporte pourtant au-delà de 2 millions de tonnes par année.

M. SCOTT: Non, nous n'avons pas étudié cette question, parce que ces lignes de chemin de fer qui sont liées à des exploitations minières (j'en connais 7 ou 8) concernent uniquement le National-Canadien et l'industrie; ces lignes sont au service d'une seule industrie. Dans ces cas, il ne s'agit pas de collaborer à l'expansion générale de la région ou au bien-être de sa population, comme c'est le cas ici.

M. FISHER: Je dis que cette ligne existe depuis 50 ans. On a découvert le minerai beaucoup plus tard, mais les gisements se trouvaient tout près de la ligne. Cependant, en dépit du fait que plus de 2 millions de tonnes sont expédiées, le chemin de fer est obligé d'augmenter ses tarifs, parce que, semble-t-il, il ne peut couvrir ses frais d'exploitation et rentrer dans ses frais d'immobilisation. Cela démontre qu'on peut avoir trop d'optimisme quant aux résultats de l'exploitation des gisements miniers.

M. SCOTT: Si je me souviens bien de la réponse de M. Purves lorsque le comité a étudié le bill Whitecourt, il a déclaré qu'on avait éprouvé certaines difficultés avec cette compagnie à propos de la production. D'après ce que j'ai pu comprendre, les expédition n'ont pas atteint le volume prévu lors de la conclusion des accords.

M. FISHER: Non, monsieur. On avait prévu environ 5 millions et on n'a obtenu que 2½ millions. Mais, lorsque je compare ces 2½ millions à votre estimation de 140,000 tonnes, je trouve qu'il est difficile de concilier ces deux données.

M. SCOTT: Je crois que l'autre point de vue qu'on doit avoir présent à l'esprit, c'est que la mise en valeur minière est très lente; alors que les tarifs que nous étudions ici, comme je l'ai dit, sont établis sans tenir compte d'une seule tonne de minerai. Les tarifs appliqués au transport des autres denrées payent assez largement.