

chaque semaine ou à toutes les deux semaines avec des entreprises privées (j'ai actuellement à l'étude trois projets importants) et nous nous efforçons, au non du chemin de fer et de ses actionnaires, de conclure le marché le plus avantageux possible. Les gens avec qui nous faisons affaire connaissent leurs frais, mais nous, nous ne les connaissons pas et il nous est très difficile d'estimer de quelque façon que ce soit ce que peuvent être leurs frais. Ils ne connaissent pas nos frais, mais certains renseignements concernant les compagnies de transport étant du domaine publique, ces entreprises privées peuvent arriver à une estimation assez juste de nos frais. Notre champ d'action est si restreint que nous ne pouvons nous permettre de prendre beaucoup de risques. Chaque parcelle de renseignement additionnel que ces sociétés peuvent réussir à obtenir pour reconstituer le tableau des frais d'exploitation d'une voie ferrée est un atout dans leur jeu.

En ce qui a trait aux frais d'exploitation d'une voie ferrée, il y a malheureusement une forte proportion du total qui représente des frais indirects et n'importe quel homme d'affaires qui traite avec une compagnie de chemin de fer et qui est renseigné peut ramener cette compagnie aux frais directs que comporte le transport de ses marchandises et s'en tirer ainsi. Même si on en vient à ce point, nous serions ridicules de ne pas accepter. Malgré le bénéfice peu élevé que pareil transport peut rapporter, cela représente tout de même quelque chose à appliquer sur les frais généraux, mais ce transport ne contribue pas comme il le devrait et le transport d'autres marchandises doivent contrebalancer pour la participation insuffisante du premier aux frais indirects ou aux frais généraux.

Il est très difficile de déterminer où nous devons nous arrêter lorsque nous fournissons des renseignements aux entreprises au sujet des recettes qu'elles vont nous apporter.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous dire quels seront les recettes brutes, si vous ne pouvez nous dire quels seront les recettes la tonne? Pouvez-vous nous dire quels seront les recettes provenant de cette entreprise, quelle seront vos dépenses et quel sera votre bénéfice annuel?

M. PURVES: Ces données touchent de trop près une seule société et la localité qui dépend de cette société. Nous avons prévu une diminution importante des revenus provenant de la localité; connaissant les taux concurrentiels, nous sommes passablement certains que des entreprises locales de transport réussiront à absorber une bonne proportion du trafic que nous aurions pu avoir. Comme la *Mattagami Mines* a convenu avec nous du tarif que nous avons négocié avec elle et comme elle a donné son assentiment par écrit, elle peut se faire une idée assez juste des bénéfices provenant de l'exploitation du chemin de fer en se fondant sur les recettes brutes.

M. CHEVRIER: Voulez-vous dire que vous ne pouvez pas nous fournir les renseignements?

M. PURVES: Je pourrais vous les donner.

M. FISHER: Il ne le veut pas.

M. PURVES: L'inconvénient, monsieur, c'est qu'il nous sera très difficile ensuite de négocier avec d'autres sociétés et de leur faire accepter nos conditions si tout le monde est au courant de nos frais d'exploitation.

M. CREAGHAN: Donnez-vous ces renseignements au ministre des Finances?

M. PURVES: Non pas au ministre des Finances, mais au ministre des Transports.

M. CHEVRIER: Mais celui-ci le donne au ministre des Finances.

M. PURVES: Je ne pense pas que le ministre des Finances obtienne le détail du revenu se rapportant à une compagnie en particulier.