

M. RALSTON: Il nous faut nous en tenir au tarif convenu; or, ne l'oubliez pas, il n'est nullement question du tarif-marchandises dans l'accord garantissant le volume du trafic. Le tarif-marchandises est une affaire qui se règle séparément tout d'abord entre la *Stelco* et le service des ventes-marchandises du National-Canadien. Ce tarif-marchandises n'est pas fixé pour toujours. Il est toujours stipulé que la Commission des transports du Canada peut en autoriser la modification. C'est après avoir établi le tarif-marchandises et en nous fondant sur lui que nous élaborons notre budget; ensuite, nous arrêtons les dispositions de l'accord sur le volume du trafic.

L'hon. sénateur BROOKS: Le coût de la production risque de monter cette année ou l'an prochain, n'est-ce pas, en raison de la grève qui est imminente? Le coût de la production à la mine va monter, je crois, parce que...

M. RALSTON: L'exploitation de la mine n'a pas encore débuté. La compagnie en est encore au stage des projets. Tant qu'elle n'aura pas obtenu l'approbation du Parlement, elle ne peut guère aller de l'avant, ni engager de fortes dépenses en supposant simplement que...

L'hon. sénateur BROOKS: La compagnie devra examiner ses plans à nouveau et calculer le coût éventuel de la production. D'après le *Financial Post*, le coût de production du minerai de fer va monter d'environ \$1.25 la tonne.

M. RALSTON: Parlez-vous du coût de la main-d'œuvre?

L'hon. sénateur BROOKS: Oui, je songe aux salaires à la mine.

M. RALSTON: Je crois que c'est l'affaire de la *Stelco*, et je ne doute pas qu'elle en a tenu compte. Toute inflation quelque peu considérable se traduit ordinairement tôt ou tard par une hausse de prix du produit.

Le PRÉSIDENT: On a manifesté beaucoup d'intérêt pour les dispositions du contrat que vous avez conclu avec la *Stelco* et pour la garantie qu'elle vous a donnée quant au transport-marchandises. Vous devriez, dans la mesure où vous le jugez à propos, nous donner quelques précisions là-dessus. Nous ne voulons pas vous ennuyer en vous demandant des renseignements qui pourraient servir à vos concurrents ni d'aucune autre façon. Quelle entente avez-vous conclue avec la Steel Company au sujet du montant qu'elle doit payer par rapport au coût global de l'entreprise.

M. RALSTON: Monsieur le président, nous exigeons pour tous ces embranchements, une garantie qu'il y aura du trafic. Toutefois, cette garantie n'a pas pour but de rendre notre entreprise tout à fait rentable. Si pour quelque raison imprévisible la compagnie minière devait fermer ses portes, la garantie relative au trafic ne nous rembourserait pas le capital investi, mais elle est un gage des intentions de la compagnie et elle paie les frais généraux. Si pour une raison ou pour une autre, la compagnie devait cesser ses envois pendant un certain temps, la taxe, qui est toujours attachée à une garantie de trafic entrerait alors en vigueur. Or, cette taxe prélevée sur chaque tonne manquante multipliée par le nombre de tonnes garanti correspond à l'intérêt que porte notre investissement, ainsi qu'à nos frais généraux d'entretien; ainsi tant que durera la garantie de trafic, nos frais généraux sont couverts.

L'hon. sénateur BROOKS: Le coût de la dépréciation serait-il payé au cours de cette période de trente ans?

M. RALSTON: Non, la garantie relative au trafic ne s'étend pas à toute cette période. Elle s'applique à une certaine période et prévoit que la compagnie doit expédier une certaine quantité de minerai chaque année pour la durée de la garantie, et qu'elle devra payer une taxe sur chaque tonne qui manquera à la quantité prévue dans l'accord.

Aux termes de la loi, la compagnie n'est pas obligée d'expédier plus que ce qui est stipulé dans la garantie mais nous faisons en sorte que, tout en n'étant pas trop difficile à produire pour la compagnie, la quantité prévue puisse, dans