

M. K. M. RALSTON (*Commissaire du développement et ingénieur minier, National-Canadien*): Non, nous n'avons pas la copie finale entre les mains, monsieur le président.

M. FISHER: Puis-je demander au président si c'est l'habitude de montrer ces contrats aux membres du Comité?

Le PRÉSIDENT: Je ne le sais pas; c'est la première fois qu'il en est question, à ma connaissance.

M. FISHER: J'estime que nous avons le droit de le voir, car c'est la garantie sur laquelle le Parlement va se fonder pour approuver les fonds que le contribuable ne peut perdre à cause de ce contrat.

Le PRÉSIDENT: On m'a informé que c'est un contrat confidentiel. Si vous voulez le voir, monsieur Fisher, les hauts fonctionnaires vous le permettront sans doute.

M. FISHER: J'aimerais connaître l'opinion des autres membres du Comité à ce sujet.

M. CHEVRIER: Tout d'abord, il me semble qu'on devrait nous dire ce que contient ce contrat. On nous en a esquissé les grandes lignes, mais je pense que nous devrions connaître en détail ce qu'il contient. J'allais poser cette question et la faire suivre d'une autre au sujet de la rentabilité de la ligne ferroviaire: premièrement, quels seront les frais d'immobilisation; deuxièmement, quelles seront les dépenses et troisièmement, quels seront les bénéfices provenant de l'exploitation la première année?

M. PURVES: Messieurs, au sujet du premier point... Pourrais-je parler tout d'abord du volume du trafic-marchandises?

M. FISHER: Oui.

M. PURVES: Chacun des contrats passés avec une société privée est une entente entre cette société et notre compagnie et j'hésite beaucoup à donner trop de détails au sujet de ce qui a été négocié et finalement sur ce dont il a été convenu sans obtenir presque une autorisation écrite de la société privée. Nous pouvons certainement faire connaître les généralités de l'accord, mais je crois que les membres du Comité les connaissent très bien.

Dans ces contrats, il est spécifié qu'un nombre donné de tonnes d'un certain produit ou qu'un certain revenu brut iront au chemin de fer et que si, pour une raison ou pour une autre, le volume du transport n'atteint pas le chiffre prévu, nous pourrons toucher la différence à un taux convenu.

Le montant déterminé correspond en réalité à nos frais fixes, c'est-à-dire à l'intérêt sur les nouveaux investissements et aux frais fixes d'entretien de la nouvelle ligne. Si nous sommes assurés de cela, nous ne courons aucun risque en construisant cette voie ferrée. Pendant ce temps-là, la ligne est exploitée et si les conditions s'améliorent, le volume du trafic va prendre de l'expansion. Nous sommes mal placés pour consentir à rendre publics les détails d'une affaire conclue avec une société privée après bien des pourparlers et du marchandage.

M. FISHER: Est-ce que la taxe convenue n'entre pas aussi dans la même catégorie en ce sens qu'elle va être appliquée pour un temps défini? Vous entamez certainement des pourparlers à ce sujet-là aussi?

M. PURVES: Oui, mais n'importe quelle autre entreprise de l'industrie minière peut bénéficier de cette taxe convenue. Le contrat n'est passé qu'avec une entreprise.

M. FISHER: Il s'est posé un problème semblable l'an dernier dans le cas du chemin de fer Wabush. Un groupe est venu s'informer s'il pouvait se servir du chemin de fer d'une autre compagnie. C'est pourquoi je me demande ce qui advient du contrat lorsqu'une autre entreprise s'établit le long de la voie