

M. FISHER: D'après vous à quel moment commencerez-vous à retirer un revenu qui vous permettra de payer les intérêts de l'entreprise?

M. SCOTT: Eh bien! cela dépend du temps que prendra le potentiel de trafic à devenir une réalité. Cela peut prendre dix ou quinze ans.

M. FISHER: Puis-je demander à M. Scott ou aux représentants du National-Canadien si on a entrepris aux cours de ces dernières années des travaux d'expansion qui soient en tous points comparables à celui-ci? Pourriez-vous me donner une idée de la mesure dans laquelle vos prévisions se sont réalisées?

M. SCOTT: Non, monsieur, il n'y a aucun projet qui soit exactement identique.

M. BALCER: Ils présentent tous des aspects différents. Il n'y a pas au Canada deux embranchements semblables. Il y a les lignes de la baie d'Hudson, de Shippigan, de Kitimat et de Pine Point. Le mode de financement et la topographie de ces lignes sont différents.

M. FISHER: Ces entreprises étaient toutes rattachées à des engagements pris par des compagnies minières en ce qui concerne le tonnage. C'est bien ce qui m'inquiète ici. On entreprend d'importants travaux d'expansion, sans savoir quel sera le tonnage. En somme, les chiffres que vous nous avez fournis pour la première année d'exploitation signifient en réalité que le revenu est inférieur à \$200,000 environ. C'est un revenu initial très peu élevé pour une mise de fonds de 14 millions.

M. BALCER: A titre d'exemple, prenons l'embranchement de la baie d'Hudson. Au début, il s'agissait uniquement d'une entreprise pour fins de mise en valeur, autrement dit d'un projet à très long terme. Mais, maintenant que l'entreprise est rentable, on l'a rendue au National-Canadien et cette ligne contribue à l'amélioration de la situation financière de nos chemins de fer Nationaux. Je suis fermement convaincu qu'il en sera de même pour cette ligne-ci; parce que de l'autre côté du fleuve on procède à une importante mise en valeur de la région; dans 15 ans, cet aménagement aura pris de l'ampleur. Je suis convaincu que ce chemin de fer sera prospère.

M. FISHER: Puis-je aborder la question sous deux angles différents. En Ontario, ce sont les autorités provinciales qui se chargent du prolongement des chemins de fer. Quelles sont les propositions que vous avez faites au gouvernement de la province intéressée afin de mettre au point un accord quelconque en vertu duquel ce gouvernement participerait aux frais de construction?

Il me semble que cette mise de fonds de 14 millions, compte tenu d'un revenu prévu de \$200,000 pour la première année, signifie que le Gouvernement fédéral joue un rôle de plus en plus important dans les affaires économiques de la province de Québec. Quelles initiatives avez-vous prises auprès de cette province en vue d'obtenir de l'assistance financière?

M. BALCER: Nous n'en avons prise aucune.

M. FISHER: Vous dites que vous n'avez pris aucune initiative?

M. BALCER: Non, monsieur.

M. FISHER: Alors, pouvez-vous me dire pourquoi? Le motif qui me pousse à poser cette question, c'est que, devant la Commission royale d'enquête sur les transports, un ministre du Québec a déclaré que la province de Québec était prête à construire une ligne de chemin de fer si cela était nécessaire à la mise en valeur de la région. Depuis ce temps, M. Lévesque a également dit que le gouvernement du Québec n'hésiterait pas à construire des lignes de chemin de fer pour favoriser l'expansion de la province. Avec de semblables