

M. FISHER: Quelle serait la nature des expéditions? du minerai concentré ou du minerai? Quelle serait la destination du minerai concentré? Serait-ce la nouvelle fonderie qui va être construite?

M. SCOTT: Là encore, comme pour la question du cuivre de Gaspésie, il s'agit d'une question en dehors du sujet. Pour déterminer le tonnage de base probable on n'a tenu compte que du trafic immédiatement réalisable et dont le prolongement de la ligne rendrait le transport économique. Toute autre entreprise ultérieure ne pourrait qu'améliorer la situation de l'exploitation ferroviaire.

M. FISHER: Monsieur le président, comme le Gouvernement subventionne le projet, nous pouvons sans doute supposer que la Compagnie des chemins de fer nationaux a jugé que l'exploitation à court terme d'un tel embranchement ne serait pas économique. Mais nous ne savons pas quelle sera la durée de ce court terme. S'il s'agit de cinq ou de dix ans, puis-je supposer que vos économistes ont fait une évaluation du volume de marchandises transporté là-bas pendant cette courte période? Dans le cas de l'affirmative, pouvons-nous connaître cette évaluation?

M. SCOTT: Oui, monsieur Fisher. Nous pensons que, pendant la brève période en question, le tonnage «sortant» sera de l'ordre de 75,000 tonnes.

M. FISHER: Par an?

M. SCOTT: Oui, et nous pensons que le tonnage «entrant» serait de l'ordre de 65,000 tonnes.

M. FISHER: Le transport du tonnage sortant s'effectuerait, je suppose, à un tarif très inférieur à celui du tonnage entrant?

M. SCOTT: Oui, le revenu moyen par tonne serait inférieur.

M. FISHER: Quelle serait la moyenne annuelle?

M. SCOTT: Nous pensons qu'elle serait de \$1.50 par tonne pour le tonnage sortant et d'environ \$2.00 pour le tonnage entrant.

M. FISHER: Savez-vous combien d'années il faudrait d'après votre évaluation pour atteindre un revenu qui commencerait à rapporter l'intérêt des immobilisations?

M. SCOTT: Vous dites que l'entreprise ne serait pas rentable. Le ministre l'a reconnu lui-même, c'est vrai sur la base de l'évaluation que les chemins de fer Nationaux du Canada appliquent à tous les embranchements sur lesquels ils amortissent les immobilisations et recouvrent les frais d'exploitation et toutes les dépenses afférentes. Si l'opération promet de rapporter un montant qui, selon eux, représente une opération profitable pour la compagnie, ils peuvent se permettre d'investir leurs propres fonds dans l'affaire. Mais aucune de ces éventualités ne peut s'appliquer, car l'un des points principaux de l'affaire est la question des immobilisations. Si vous supprimez cette mise de fonds, le projet est encore une entreprise d'État dont le Gouvernement prend le risque. Il est évident que cette situation change l'aspect économique, car le principal critère est alors le rapport entre le revenu d'exploitation et les frais d'exploitation de la sorte, il y a tout lieu de s'attendre qu'au cours des cinq premières années de son installation l'exploitation de la nouvelle ligne soit en déficit. Mais, après cinq ans, nous espérons que les recettes et les dépenses pourront s'équilibrer.

M. FISHER: Parlez-vous des frais d'exploitation ou de la totalité des immobilisations?

M. SCOTT: Je parle des frais d'exploitation.

M. FISHER: Uniquement?

M. SCOTT: Oui, monsieur.