

M. COOPER: Il faudrait une autre garantie de trafic pour l'autre chemin de fer, afin de compenser le coût supplémentaire. Je ne sais si on a fait une enquête là-dessus; toutefois, cette affaire est actuellement traitée entre le National-Canadien et la Steelco à titre de requête présentée par une industrie au chemin de fer.

L'hon. sénateur BENEDICKSON: En vertu de votre contrat avec la *Steel Company of Canada*, pourriez-vous exiger de meilleures recettes de la Steelco, si au cours d'une période de hausse du coût de la vie, comme celle que nous traversons actuellement, le taux de 115 pour cent se révélait insuffisant? Pourriez-vous obtenir de meilleurs bénéfices, ou êtes-vous liés par un contrat ferme à un certain revenu par tonne pendant une période déterminée?

M. COOPER: Nous ne pouvons pas, et d'ailleurs nous ne voudrions pas que la compagnie puisse rouvrir le contrat que nous avons conclu avec elle. Nos bénéfices seraient réduits dans la mesure où nos dépenses d'immobilisations engagées dans le projet présentement à l'étude se révéleraient insuffisantes. Mais le montant en question a fait l'objet d'une étude approfondie et une marge a été prévue au budget pour faire face à cette éventualité. Nous ne voudrions pas que la Compagnie puisse dire: «Le coût de la construction de l'usine a été plus élevé que nous ne l'avions prévu, voudriez-vous réduire le tarif-marchandises que nous avons accepté?»

L'hon. sénateur ISNOR: Pourrais-je demander à M. Ralston, par votre intermédiaire, si le coût de construction par mille des lignes de chemin de fer au cours des dernières années se compare avec celui de \$163,234 par mille.

L'hon. sénateur KINLEY: Vous représentez les chemins de fer, n'est-ce pas?

M. COOPER: Oui.

L'hon. sénateur KINLEY: Vous êtes convaincu qu'il s'agit là d'une bonne affaire pour votre compagnie?

M. COOPER: Oui.

L'hon. sénateur ISNOR: Je ne parle pas du marché, mais du coût comparé par mille. Me reportant à d'autres projets de loi, j'ai été frappé de constater que le coût de la présente entreprise est légèrement plus élevé que la moyenne.

L'hon. sénateur BENEDICKSON: Mais on est aux prises avec du roc précambrien.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que cela éclaire beaucoup le Comité. Vous vous souvenez que l'an dernier, où il était question de la construction d'un embranchement près de Sarnia, région très peu accidentée, le coût variait de \$50,000 à \$60,000 par mille. La région qui nous occupe présentement est vraiment très rocheuse.

L'hon. sénateur McDONALD: M. Ralston représente-t-il les chemins de fer ou la compagnie minière?

Le PRÉSIDENT: Il est l'ingénieur minier de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. COOPER: M. Fortier est présent à mes côtés pour deux raisons. L'an passé nous nous sommes présentés au Comité au sujet d'un embranchement de 12 milles à Sarnia, dont le coût estimatif était de \$850,000, soit à peu près \$70,000 par mille. L'embranchement construit en 1962 pour la compagnie *Brunswick Mining and Smelting*, près de Bathurst au Nouveau-Brunswick, et qui mesurait 15 milles, a coûté \$1,450,000 soit un peu moins de \$100,000 par mille. La marge s'explique par la différence du sol et la nécessité de construire des ponts importants dans un cas plutôt que dans l'autre.

L'hon. sénateur HOLLETT: Si je comprends bien, la construction de ces embranchements n'a d'autres raisons que le transport du minerai, n'est-ce pas?

M. COOPER: Toute l'économie de l'entreprise repose sur le minerai de fer.