

M. BALCER: Comme je l'ai dit.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je crois que M. Fisher parle de révélations et de choses qui se sont passées dans un autre comité. Je veux parler du comité qui s'est occupé jusqu'ici de la Compagnie des chemins de fer nationaux.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): De toute façon, il appartient au Comité de décider des renseignements qu'il désire obtenir et jusqu'où il veut aller.

M. FISHER: Voilà le point.

M. BALDWIN: Le ministre a dit que chaque cas serait jugé au fond en ce qui concerne la ligne de conduite ou les propositions que soumet la ligne de chemin de fer, et je présume que c'est là l'avis du gouvernement.

M. BALCER: Décidément, car, par exemple, le Comité se rappellera que l'an dernier, lorsque nous avons présenté le bill concernant le chemin de fer de Pine Point, nous avons déposé l'accord et les détails en entier. Mais c'était un embranchement différent de celui-ci, ou de ces deux-ci, qui sont des embranchements ordinaires établis à la suite de contrats conclus entre des compagnies privées et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Cette compagnie m'informe qu'elle serait sujette à des embarras au cours de négociations futures si nous révélions certains faits. Comme vous le constaterez, deux hauts fonctionnaires de la compagnie sont ici et ils pourront vous fournir une somme considérable de renseignements. Cependant, je demanderais aux membres du Comité de ne pas trop insister pour obtenir certains renseignements, car nous ferions tort au National-Canadien ainsi qu'aux compagnies qui ont signé des contrats avec le chemin de fer.

M. DRYSDALE: Je désirerais éclaircir un point. Je comprends difficilement que lorsque 52 milles de chemins de fer coûtent \$8,840,000, on puisse construire huit milles supplémentaires pour le même montant. Le ministre des Transports a parlé d'une somme de \$1,090,000. Les prévisions originales ne vous permettaient pas de construire ces huit milles additionnels à même ce montant.

M. BALCER: C'est exact.

M. DRYSDALE: C'était une pauvre estimation, dès le début.

M. BALCER: Non; les dépenses ont été moindres que celles qui avaient été prévues.

M. DRYSDALE: Quel est le coût réel par mille des 52 milles? Est-ce \$147,303?

M. BALCER: Ce coût s'élevait à \$6,400,000.

M. DRYSDALE: Quel en est le coût par mille?

M. BALCER: J'ai ici dans mon dossier une liste qui l'indique.

M. DRYSDALE: Le coût actuel par mille s'est élevé jusqu'à \$136,250, et il en coûterait un montant additionnel de \$1,090,000 pour construire les autres huit milles. Je crois que c'est correct; il y a augmentation.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions?

M. BENIDICKSON: Cela signifie-t-il que ces huit milles coûteront exactement le montant qui n'a pas été dépensé lors de la construction des 52 milles, ou a-t-on effectué une estimation spéciale à l'égard du nouveau terrain, qui forme l'objet de ce bill modifié? En d'autres termes, ces huit milles supplémentaires coûteront-ils plus ou moins que le montant qui n'a pas été dépensé?

M. BALCER: Non; des crédits supplémentaires ont été pourvus.

M. DRYSDALE: Comment expliquez-vous la différence entre le coût réel de \$124,000 par mille, comparativement au coût estimatif de \$170,000 par mille? Cela semble une différence assez considérable. D'après l'ancienne estimation, il en coûtait \$170,000 par mille pour les 52 milles, tandis qu'en